

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL  
Faculdade de Arquitetura  
**Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional**

**PLANOS E PROJETOS DE EXPANSÃO URBANA  
INDUSTRIAIS E OPERÁRIOS EM PORTO ALEGRE  
(1935-1961)**

ADRIANA ECKERT MIRANDA

Tese apresentada no Programa de Pós-Graduação  
em Planejamento Urbano e Regional – PROPUR  
como parte dos requisitos para obtenção do grau de  
Doutor em Planejamento Urbano e Regional.

**Orientador: Prof. Dr. Arq. Günter Weimer**

Porto Alegre, março 2013.

## CIP - Catalogação na Publicação

Miranda, Adriana Eckert

Planos e Projetos de Expansão Urbana Industriais e Operários em Porto Alegre (1935-1961) / Adriana Eckert Miranda. -- 2013.

372 f.

Orientador: Günter Weimer.

Tese (Doutorado) -- Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Faculdade de Arquitetura, Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional, Porto Alegre, BR-RS, 2013.

1. Urbanismo . 2. Porto Alegre. 3. Projetos de expansão. 4. Indústria e habitação. I. Weimer, Günter, orient. II. Título.

Elaborada pelo Sistema de Geração Automática de Ficha Catalográfica da UFRGS com os dados fornecidos pelo(a) autor(a).

## **Planos e Projetos de Expansão Urbana Industriais e Operários em Porto Alegre (1935-1961)**

Adriana Eckert Miranda

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional – PROPUR na área de concentração Cidade, Cultura e Política como parte dos requisitos para obtenção do título de Doutor.

Aprovada por:

---

Prof. Dr. Fábio José Martins de Lima (Faculdade de Engenharia - Universidade Federal de Juiz de Fora-UFJF)

---

Prof. LD. Gervásio Rodrigo Neves (Programa de Pós-Graduação em Geografia/ Universidade Federal do Rio Grande do Sul – UFRGS)

---

Prof. Dr. Maria Soares de Almeida ( PROPUR/Universidade Federal do Rio Grande do Sul – UFRGS)

---

Prof. Dr. Tânia Marques Strohaecker (Instituto de Geociências/ Universidade Federal do Rio Grande do Sul – UFRGS)

Porto Alegre, 27 de março de 2013.

Ao meu pai Luiz Gonçalves Miranda, urbanista e parte da história do  
planejamento urbano do Rio Grande do Sul.

## **Agradecimentos**

A decisão da realização de uma tese é uma escolha que se faz sozinha. No entanto, no andamento da pesquisa e da elaboração do trabalho, o envolvimento de outras pessoas e suas contribuições em diversos âmbitos e momentos a tornou uma empreitada não totalmente planejada. Assim, meus sinceros agradecimentos a todos que me auxiliaram neste trabalho.

Ao meu orientador Prof. Dr. Günter Weimer, pelas várias reuniões, discussões esclarecedoras que foram fundamentais para o trabalho, e suas contribuições que reforçam a minha admiração por seu conhecimento.

Aos professores Maria Soares de Almeida, Tânia Strohaecker e João Farias Rovati por suas orientações e críticas no Exame de Qualificação provocando algumas decisões que ajudaram na conformação da tese.

Aos professores do PROPUR, que provocaram constantemente a pesquisa do tema através de discussões, de novas questões a serem refletidas e das leituras.

Ao Departamento de Design e Expressão Gráfica da Universidade Federal do Rio Grande do Sul e meus colegas, pelo apoio à minha dedicação ao trabalho.

Ao Prof. René Gertz e ao pessoal do Acervo DELFOS pelo auxílio e acesso ao material catalogado e não catalogado.

Ao Prof. Marcos Hekman pela entrevista concedida tornando mais real e humana a pesquisa de fontes bibliográficas e documentais.

À minha colega Inês Martina Lersch pelo companheirismo e pelas discussões sobre questões pertinentes aos nossos temas de estudo.

Ao meu esposo e aos meus pais pelo apoio e compreensão, e aos meus filhos queridos: Julia, Joana e Tomás.

À minha irmã Marcia Eckert Miranda, historiadora e economista, que me introduziu à história econômica do Brasil, cuja contribuição e apoio foram sem medidas.

## Resumo

O presente trabalho enfoca os planos e projetos urbanos de caráter industrial e de habitação operária desenvolvidos entre 1935 e 1961 na Várzea do Gravataí e os projetos de loteamentos implantados junto a indústrias no mesmo período no Passo d'Areia e Passo da Mangueira na zona norte de Porto Alegre. O primeiro grupo se destacou pela projeção dos seus urbanistas autores e pelo referencial urbanístico de seus projetos apesar não obter o sucesso na sua realização. O segundo grupo – plenamente exitoso na sua implantação - apresenta-se como projetos que visavam o máximo aproveitamento do terreno, proximidade às fábricas, com pouco ou nenhum equipamento urbano. O objetivo principal concentra-se em esclarecer os motivos da não-realização do grupo de projetos da Várzea do Gravataí, ainda que se apresentasse como essencial para o desenvolvimento do setor no estado em um momento que núcleos industriais eram implementados no bojo das políticas industrializantes do governo federal. Contextualizam-se os projetos da Várzea não só junto ao quadro desses planos de núcleos industriais brasileiros, mas também junto ao processo de ocupação local dos loteamentos no Passo d'Areia e Passo da Mangueira que, em determinados casos, envolvia os mesmos incorporadores da Várzea. Assim, busca-se esclarecer as relações entre os grupos e o panorama político industrial do período, a fim verificar as razões de sucessos e insucessos.

## **Abstract**

This thesis focuses the plans and urban projects of industrial character and of working class dwelling developed between the years of 1935 and 1961 in the Gravataí Wetlands and the projects of “city lots” to be implemented along industries in the same period in the Passo d’Areia and Passo da Mangueira areas in the northern Porto Alegre. The first group stood out for the “projection” of its urban planners and the urban references of their projects, though not obtaining success in their realization. The second group’s projects, however, were fully implemented, and they’re characterized by the concern of fully occupying the lands, by being near the factories and with few – or none – urban facilities within. The main objective is to clarify the reasons for the non-fulfillment of the projects from the first group for the Gravataí Wetlands, even though they would have been essential for the industrial development of the state in a time when industrial nuclei were being built from governmental industrial subsidy in the center of the country. The Wetlands projects are within the context not only of these plans for new Brazilian industrial nuclei, but also of the process of local occupation of the lots at Passo d’Areia and Passo da Mangueira which, in certain cases, involved the same developer as that from the Wetlands enterprise. Therefore it is sought to clarify the relations between these groups and the political-industrial panorama of the state, in order to verify the reasons for success and failures.

## Lista de Figuras

<b>Figura 1:</b> Vila Operária FIATECI, 1919. Foto atual na Avenida Polônia. Fonte: Autora. 15.07.2012.	<b>34</b>
<b>Figura 2:</b> Vila Operária FIATECI, 1919. Avenida Guido Mondin Fonte: Autora. 15.07.2012	<b>34</b>
<b>Figura 3:</b> Aldeia a ser construída em Harmony, Indiana, EUA por iniciativa de Owen Fonte: Benevolo, 2003,p. 568.	<b>44</b>
<b>Figura 4:</b> Esboço de uma aldeia no relatório de Owen de 1817 Fonte: Benevolo, 2003,p. 567.	<b>44</b>
<b>Figura 5:</b> Familistério: planta e corte esquemático Fonte: Benevolo, 2003,p. 569.	<b>47</b>
<b>Figura 6:</b> Planta geral do familistério de Guise Fonte: Benevolo, 2003,p. 570.	<b>47</b>
<b>Figura 7:</b> Planta de Port Sunlight fundada por W.H. Lever em 1887 Fonte: Benevolo, 1987,p. 126.	<b>49</b>
<b>Figura 8:</b> Company Town em New Hampshire, EUA Fonte: Bradley, 1999, p. 59.	<b>50</b>
<b>Figura 9:</b> Planta da colônia operária de Kronnenberg das indústrias Krupp em 1873. Fonte: Benevolo, 1987, p.135 .	<b>51</b>
<b>Figura 10:</b> Modelo de E. Howard. Distrito e centro da cidade-jardim. Fonte: Aymonino, 1971, p.139.	<b>54</b>
<b>Figura 11:</b> Plano da cidade-jardim de Letchworth. Fonte: Howard,1996,p.47.	<b>55</b>
<b>Figura 12:</b> Plano da cidade-jardim deWelwin. Fonte: Howard, 1996,p.56.	<b>55</b>
<b>Figura 13:</b> Jardim Europa, São Paulo. Planta de Hipólito Gustavo Pujol Jr., 1924. Fonte: Toledo, 1996,p. 113.	<b>56</b>
<b>Figura 14:</b> Plano de Goiânia. Armando de Godoy, 1940. Fonte: Leme, 1999,p.229.	<b>57</b>
<b>Figura 15:</b> Plano de Goiânia, de Atílio Corrêa Lima, 1933-35. Fonte: Andrade, 1998,p.404.	<b>57</b>
<b>Figura 16:</b> Radburn, cidade-jardim projeto de Clarence Stein e Henry Wright, 1929. Fonte: Castello, 2008, p.55.	<b>58</b>
<b>Figura 17:</b> Cidade Industrial.Projeto de Tony Garnier (1901-1904) Fonte: Aymonino, 1971, p.225.	<b>59</b>
<b>Figura 18:</b> Fábrica e altos fornos, Cidade industrial, T.Garnier. Fonte: Aymonino, 1971, p.232.	<b>59</b>
<b>Figura 19:</b> Siemenstadt nas proximidades de Berlim. Projeto de Walter Gropius. Fonte: Calabi, 2012,p.245.	<b>63</b>
<b>Figura 20:</b> Vila Maria Zélia, 1919. Cia. Nacional de Tecidos de Juta.São Paulo. Fonte: Bonduki, 2004,p. 65.	<b>67</b>
<b>Figura 21:</b> Vila no Brás e ao fundo a fábrica Matarazzo. São Paulo. Fonte: Bonduki, 2004,p. 60.	<b>68</b>



<b>Figura 22:</b> Vila do Conde Crespi. São Paulo. Fonte: Blay, 1985, p. 278.	68
<b>Figura 23:</b> Vila Arthur Sauer. Rio de Janeiro. Fonte: Disponível em:< <a href="http://www.rioquepassou.com.br/2010/11/08/vila-proletaria-arthur-sauer-anos-50/">http://www.rioquepassou.com.br/2010/11/08/vila-proletaria-arthur-sauer-anos-50/</a> > Acesso em:12.07.2012.	68
<b>Figura 24:</b> Vila Galópolis, Lanifício São Pedro. RS Fonte: Correia, 1998,p.124.	71
<b>Figura 25:</b> Casas para os gerentes da tecelagem Rheingantz. Rio Grande, RS. Fonte: Correia, 1998, p.124.	72
<b>Figura 26:</b> Plan de Siderurgica Project d'habitations. Plano da Vila operária de Siderúrgica. Fonte: <a href="http://companytown.storia.unipd.it/index.php?option=com_jumi&amp;fileid=3&amp;Itemid=40&amp;passo=dettaglio&amp;cod=129653255210548">http://companytown.storia.unipd.it/index.php?option=com_jumi&amp;fileid=3&amp;Itemid=40&amp;passo=dettaglio&amp;cod=129653255210548</a> >Acesso em: 12.07.2012	76
<b>Figura 27:</b> Vista parcial da área central das vilas operárias da Belgo-Mineira. Fonte: : < <a href="http://www.morrodogeo.com.br/capitulo/20/Vila-Operaria.html">http://www.morrodogeo.com.br/capitulo/20/Vila-Operaria.html</a> >Acesso em: 12.07.2012	77
<b>Figura 28 a e b:</b> Planta Geral de Monlevade e recorte ampliado. Fonte: Lima, 2006,p. 107.	79
<b>Figura 29:</b> Vista geral da Cidade Operária de Monlevade. Fonte: Disponível em: < <a href="http://companytown.storia.unipd.it/index.php?option=com_jumi&amp;fileid=3&amp;Itemid=40&amp;passo=dettaglio&amp;cod=129653255210548">http://companytown.storia.unipd.it/index.php?option=com_jumi&amp;fileid=3&amp;Itemid=40&amp;passo=dettaglio&amp;cod=129653255210548</a> >Acesso em: 12.07.2012	80
<b>Figura 30:</b> Localização de Volta Redonda no estado do Rio de Janeiro. Fonte: Piquet,1998,p.60.	81
<b>Figura 31:</b> Projeto da Usina e da Cidade Operária de Volta Redonda. Attílio Correa Lima. Fonte: Motta, 2007,p.25.	82
<b>Figura 32:</b> Cidade Industrial de Belo Horizonte ou Parque Industrial de Minas Gerais. Fonte: Guimarães, 1957, p.49.	86
<b>Figura 33:</b> Vista da Vila Harmonia da Klabin, Paraná. Fonte: Centro de Documentação e memória Klabin. Disponível em: < <a href="http://companytown.storia.unipd.it/index.php?option=com_jumi&amp;fileid=3&amp;Itemid=40&amp;passo=dettaglio&amp;cod=130408849921886">http://companytown.storia.unipd.it/index.php?option=com_jumi&amp;fileid=3&amp;Itemid=40&amp;passo=dettaglio&amp;cod=130408849921886</a> >Acesso em: 08.07.2011.	88
<b>Figura 34:</b> Vista da Vila Harmonia da Klabin, Paraná. Fonte: Centro de Documentação e memória Klabin. Disponível em: < <a href="http://companytown.storia.unipd.it/index.php?option=com_jumi&amp;fileid=3&amp;Itemid=40&amp;passo=dettaglio&amp;cod=130408849921886">http://companytown.storia.unipd.it/index.php?option=com_jumi&amp;fileid=3&amp;Itemid=40&amp;passo=dettaglio&amp;cod=130408849921886</a> >Acesso em: 08.07.2011.	88
<b>Figura 35:</b> Vila de Caiuby, junto à indústria. Arq.Abelardo Caiuby. Fonte: Cony; Lamarão., 2001.p. 140-141.	89
<b>Figura 36:</b> Visita de Vargas à Klabin. Fonte: Cony;Lamarão, 2001,p. 137.	93
<b>Figura 37:</b> Plano geral da Cidade dos Motores. Fonte: L'Architecture d'Ajourd'hui, 1947.p.100.	96
<b>Figura 38:</b> Perspectiva de P. L. Wiener e J. L. Sert. Fonte: L'Architecture d'Ajourd'hui, 1947.p.102.	97
<b>Figura 39:</b> Primeira etapa do projeto: centro cívico e habitação. Fonte: L'Architecture d'Ajourd'hui, 1947.p.103.	97

<b>Figura 40:</b> Plano Geral do projeto de ACESITA. Romeu Duffles, 1947-51. Fonte: Quecini, 2007,p.234.	<b>101</b>
<b>Figura 41:</b> A cidade e a usina da ACESITA. Fonte: Quecini, 2007,p.165.	<b>101</b>
<b>Figura 42:</b> Vista da Vila Operária USIMINAS. Fonte: Mendonça, 2006,p.93.	<b>104</b>
<b>Figura 43:</b> Pré-plano de urbanização USIMINAS. Fonte: Mendonça, 2006,p.66.	<b>105</b>
<b>Figura 44:</b> Plano de urbanização USIMINAS. Fonte: mendonça, 2006,p.67.	<b>106</b>
<b>Figura 45 a e b:</b> Localização do Vale do Aço, Minas Gerais. Fonte: a: Disponível em: <pt.wikipedia.org/wiki/Portal:Vale_do_Aço> Acesso em: 09.08.2012 E b: Mendonça,2006,p.20.	<b>107</b>
<b>Figura 46:</b> Projeto Conjunto Residencial Tecelagem Parayba. Rino Levi, C. César, L.R. Carvalho Franco. 1952. Fonte: Arquitetura Contemporânea, nº 7,1956,p.14.	<b>109</b>
<b>Figura 47:</b> Projeto Conjunto Residencial Tecelagem Parayba. Rino Levi, C. César, L.R. Carvalho Franco. 1952. Fonte: Arquitetura Contemporânea, nº 7,1956,p.16.	<b>109</b>
<b>Figura 48:</b> planta Geral do Conjunto residencial Siderúrgica Mannesmann, Barreiro, MG. Arq. Henrique Mindlin, 1956. Fonte: Arquitetura Contemporânea, nº 7, 1956,p.23.	<b>112</b>
<b>Figura 49:</b> Perspectiva do Conjunto residencial Siderúrgica Mannesmann, Barreiro, MG. Arq. Henrique Mindlin, 1956. Fonte: Arquitetura Contemporânea, nº 7, 1956,p.23.	<b>112</b>
<b>Figura 50:</b> Planta da Cidade e marcação das áreas atingidas pela enchete de 1941. Fonte: Catálogo Fotográfico indústrias Renner.	<b>132</b>
<b>Figura 51:</b> Planta de Porto Alegre, 1916, em que são definidos os limites dos distritos da cidade. Fonte: Cartografia Virtual Histórica Urbana de Porto Alegre, IHGRS, planta 34.	<b>140</b>
<b>Figura 52:</b> Anúncio indústria Berta. Fábrica de A. Bins. Fonte: Pesavento, 1985,p.59.	<b>143</b>
<b>Figura 53:</b> Interior da oficina da Fábrica de Móveis de W. Gerdau.1922. Fonte: Pesavento, 1985,p.59.	<b>143</b>
<b>Figura 54:</b> Planta da Comissão de melhoramentos e Embelezamento de porto Alegre. J.M. Maciel, 1914. Fonte: Cartografia Virtual Histórico-Urbana de Porto Alegre, IHGRS, 2005, planta. 32.	<b>146</b>
<b>Figura 55:</b> Vista dos trapiches industriais junto ao Guaíba. Fonte: Acervo de fotografias de B. Mentz.	<b>146</b>
<b>Figura 56:</b> Casas para aluguel propostas pela municipalidade.1936. Fonte: Correio do Povo, 06.11.1936, p. 6.	<b>150</b>
<b>Figura 57:</b> Planta da Cidade de porto Alegre, 1896. A.Ahrons. Area assinalada do loteamento Navegantes. Fonte: Cartografia Virtual Histórico-Urbana de Porto Alegre, IHGRGS, 2005,planta 20.	<b>153</b>
<b>Figura 58:</b> Recorte ampliado do Loteamento do Navegantes. Recorte da Planta de P.Alegre. A. Trebbi, 1906. Fonte: Cartografia Virtual Histórico-Urbana de Porto Alegre, IHGRGS, 2005,planta 28.	<b>154</b>

<b>Figura 59:</b> Planta da Cidade de Porto Alegre, Área do aeródromo da VARIG. Fonte: Cartografia Virtual Histórico-Urbana de Porto Alegre, IHGRS, 2005,planta 43.	<b>157</b>
<b>Figura 60:</b> Planta da Cidade de Porto Alegre com o traçado da rede de esgotos. F. Bellanca, 1929. Fonte: Cartografia Virtual Histórico-Urbana de Porto Alegre, IHGRS, 2005,planta 28.	<b>159</b>
<b>Figura 61:</b> Escola de Engenharia. Fonte: Hassen, 1996,p.39.	<b>165</b>
<b>Figura 62:</b> Instituto Técnico Profissional (Parobé) Fonte: Hassen, 1996,p.65.	<b>165</b>
<b>Figura 63:</b> Traçado do loteamento do Navegantes no artigo de B. Hofmann. Fonte: EGATEA, 1925,p.3.	<b>167</b>
<b>Figura 64:</b> Acessos da cidade. Fonte: Souza, 2008, p. 175.	<b>169</b>
<b>Figura 65:</b> Hidráulica Guahybense. Fonte: Acervo fotográfico B. Mentz.	<b>170</b>
<b>Figura 66:</b> Planta Geral do Porto em construção.A.M.Schiavoni. Fonte: Cartografia Virtual Histórico-Urbana de Porto Alegre, IHGRS, 2005,planta 39.	<b>171</b>
<b>Figura 67:</b> Viaduto da Avenida Borges de Medeiros. Fonte: Souza; Muller, 1997,p. 89.	<b>174</b>
<b>Figura 68:</b> Anteprojeto de ajardinamento do Campo da Redenção. A.D. Agache, 1929. Fonte: Macedo, 1973,111.	<b>177</b>
<b>Figura 69:</b> Exposição Farroupilha, 1935. Pavilhão maior: indústrias. Fonte: Album da Exp. Farroupilha 1835-1935.	<b>178</b>
<b>Figura 70:</b> Esquema teórico de Porto Alegre. Fonte: Faria, Paiva,1938,p. 46.	<b>182</b>
<b>Figura 71:</b> Esquema Teórico de São Paulo. Ulhôa Cintra, 1924. Fonte: Toledo, 1996,p. 122.	<b>183</b>
<b>Figura 72:</b> Esquema Teórico de Paris, E. Hénard. Fonte: Toledo, 1996,p. 122.	<b>183</b>
<b>Figura 73:</b> Plano Diretor de Porto Alegre, 1939-40. Plano Gladosch (III). Fonte: Abreu Filho, 2006,p.127.	<b>189</b>
<b>Figura 74:</b> Plano Diretor de Porto Alegre – Preplano, 1940-41. Plano Gladosch (IV). Fonte: Abreu Filho, 2006,p. 127.	<b>189</b>
<b>Figura 75:</b> Família Trein, Mentz, Marquardt e Renner. s/d. Fonte: Acervo fotográfico B. Mentz.	<b>197</b>
<b>Figura 76 a e b:</b> Washington Luís, Borges Medeiros e Benno Mentz em visita às instalações da empresa Mentz. Fonte: Acervo fotográfico B. Mentz.	<b>198</b>
<b>Figura 77:</b> Desenho das instalações das empresas Mentz em P. Alegre.(Navegantes). Fonte: Acervo documental B. Mentz.	<b>199</b>
<b>Figura 78:</b> Planta da Fazenda dos Antheros adquirida por F. Mentz S.A., 1927. Fonte: Acervo plantas B. Mentz.	<b>200</b>
<b>Figura 79:</b> Anteprojeto de prolongamento da cidade de Porto Alegre: margem esquerda do Gravataí. Fonte: Acervo plantas B. Mentz.	<b>201</b>

<b>Figura 80:</b> Imagem de parte da propriedade da Várzea do Gravataí. Fonte: Acervo documental B. Mentz.	<b>202</b>
<b>Figura 81:</b> Engenheiro Luiz Arthur Ubatuba de Faria, 1940. Fonte: Porto Alegre biografia de uma cidade, 1940, p. 624.	<b>204</b>
<b>Figura 82:</b> Planta da cidade de Porto Alegre, 1935. Área de propriedade da Várzea do Gravataí Assinalada. Fonte: Faria, 1936,p.61-65.	<b>214</b>
<b>Figura 83:</b> Plano de Novas Avenidas.L.Ubatuba de Faria. Fonte: Faria, 1936,p.75.	<b>217</b>
<b>Figura 84:</b> Túnel sob a Rua Conceição. L.A. Ubatuba de Faria. Fonte: Faria, 1936,p.82.	<b>218</b>
<b>Figura 85:</b> Plano de Santos, 1910. Saturnino de Brito. Fonte: Andrade, 1991, p. 60.	<b>219</b>
<b>Figura 86:</b> Projecto Geral: Projecto de um plano para um bairro industrial e operário na Várzea do Gravataí, 1935. L.A.Ubatuba de Faria. Fonte: Faria, Paiva, 1938,p. 119.	<b>220</b>
<b>Figura 87:</b> Plano de urbanização para a Várzea do Gravataí. L. A. Ubatuba de Faria. Fonte: Faria, 1936,p.91.	<b>220</b>
<b>Figura 88:</b> Projeto de Barry Parker para o Jardim América. Fonte: Andrade, 1998, p. 254.	<b>224</b>
<b>Figura 89:</b> Vieiras sanitárias e centro de quarteirões ajardinados. Plano de Recife, 1917. Fonte: Andrade, 1991, p.62.	<b>225</b>
<b>Figura 90:</b> Ampliação do Projeto geral. Detalhe canaletes de saneamento previstos. L.A. Ubatuba de Faria. Fonte: Faria, Paiva, 1938,p. 119.	<b>225</b>
<b>Figura 91:</b> Planta das docas e terrenos industriais do Projeto para um plano do bairro industrial e operário. Fonte: Faria, 1936,p.94.	<b>226</b>
<b>Figura 92:</b> Perfil das docas industriais. Fonte: Faria, 1936,p.95.	<b>226</b>
<b>Figura 93:</b> Planta de zoneamento do Plano do Rio de Janeiro. A. D. Agache. Fonte: Oliveira, 2009,p.141-142.	<b>227</b>
<b>Figura 94:</b> Estudo para o aproveitamento de uma área em Navegantes. F.M. Ribeiro. Fonte: Acervo plantas B. Mentz.	<b>232</b>
<b>Figura 95:</b> Projeto de urbanização de uma área de terra de propriedade de F. Mentz. Protegida pelas obras do DNOS.1950. F.M. Ribeiro. Fonte: Acervo plantas B. Mentz.	<b>233</b>
<b>Figura 96:</b> Planta pertencente a F. Mentz S.A. Projeto de urbanização para Benópolis em Porto Alegre. F.M. Ribeiro. Fonte: Acervo plantas B. Mentz.	<b>233</b>
<b>Figura 97:</b> Área central de Welwin. Fonte: Howard, 1996,p. 62.	<b>235</b>
<b>Figura 98:</b> Porta do Brasil, Plano do Rio de Janeiro.A. D. Agache. Fonte: Toledo, 1996,p. 271.	<b>236</b>
<b>Figura 99:</b> Planta da Cidade de Porto Alegre, 1932 com os limites da zona urbana, suburbana e rural e os seus distritos.Francisco Bellanca. Fonte: Cartografia Virtual Histórica Urbana de Porto Alegre, IHGRS, 2005, planta 40.	<b>243</b>

<b>Figura 100:</b> Recorte ampliado do 4 <sup>o</sup> Distrito. Fonte: Cartografia Virtual Histórica Urbana de Porto Alegre, IHGRS, 2005, planta 40.	<b>243</b>
<b>Figura 101:</b> Anton Jacob Renner. Fonte: Axt, 2003, capa.	<b>246</b>
<b>Figura 102:</b> Perspectivas do Complexo Renner.. Fonte: Axt, 2003, p. 343.	<b>246</b>
<b>Figura 103:</b> Traçado geral da Vila dos Industriários ou Vila do IAPI. Fonte: Xavier, Mizoguchi, 1987, p.53.	<b>252</b>
<b>Figura 104 a, b e c:</b> Vista aérea da Vila do IAPI e tipologias de quatro edois pavimentos. Fonte: Xavier, Mizoguchi, 1987, p.53.	<b>255</b>
<b>Figura 105:</b> Projeto da Vila Cristo Redentor, 1930. Passo d'Areia. Arquiteto Ernâni Corrêa. Localização da Fábrica de Carrocerias Eliziário. Fonte: Arquivo n <sup>o</sup> 59 Unidade de Registro e Processamento –URPII,PMPA.	<b>264</b>
<b>Figura 106:</b> Projeto da Vila Floresta, 1930. Passo d'Areia. Arquiteto Ernâni Corrêa. Fonte: Arquivo n <sup>o</sup> 13 C. Unidade de Registro e Processamento –URPII,PMPA.	<b>265</b>
<b>Figura 107:</b> Propaganda referente ao bairro jardim da Vila Floresta. Fonte: Arquivo n <sup>o</sup> 13 C. Unidade de Registro e Processamento –URPII,PMPA.	<b>267</b>
<b>Figura 108:</b> Projeto da VilaProgresso, 1933. Passo d'Areia. Empresa territorial Rosembli. Fonte: Arquivo n <sup>o</sup> 29 F. Unidade de Registro e Processamento –URPII,PMPA.	<b>268</b>
<b>Figura 109:</b> Projeto da Vila Passo d'Areia 1, 1938. Passo d'Areia. Empresa Territorial Santanna. Fonte: Arquivo n <sup>o</sup> 59 Unidade de Registro e Processamento –URPII,PMPA.	<b>270</b>
<b>Figura 110:</b> Primeiro projeto da Vila Renner. Passo da Mangueira. Localização da fábrica de Louças Renner. Fonte: Boletim Renner 1945/48, p. 152,153.	<b>272</b>
<b>Figura 111:</b> Casas da Vila Renner. Passo da Mangueira. Fonte: Boletim Renner 1945/48, p. 238.	<b>273</b>
<b>Figura 112:</b> Planta parcial da zona norte de Porto Alegre. Vila do IAPI e principais loteamentos Passo d'Areia e Passo da Mangueira. Fonte: Disponível em: <maps.google.com.br> Acesso em: 14.07.2011. e loteamentos na Unidade de Registro e Processamento URPII, PMPA.	<b>274</b>
<b>Figura 113:</b> Vila Ipiranga 1 <sup>a</sup> ,2 <sup>a</sup> ,3 <sup>a</sup> e 4 <sup>a</sup> etapas. Quadras sem lotes: espaço industrial do loteamento. Localização das fábricas de Cypriano Micheletto, Brixner, Wallig e Frevol. Fonte: Arquivo n <sup>o</sup> 83, URPII,PMPA.	<b>276</b>
<b>Figura 114:</b> Vila Ipiranga. Planta parcial da reformulação para ampliação dos quarteirões industriais. Fonte: Arquivo n <sup>o</sup> 83, URPII,PMPA.	<b>276</b>
<b>Figura 115:</b> Vila Passo d'Areia 2, 1955. Sociedade de Terrenos Mottin Ltda. e Irmãos Corbetta & Cia. Fonte: Arquivo n <sup>o</sup> 136, URPII,PMPA.	<b>278</b>
<b>Figura 116:</b> Parque Industrial Passo d'Areia, 1954. Eng. Geraldo César Coufal. Fonte: Arquivo n <sup>o</sup> 121, URPII,PMPA.	<b>278</b>
<b>Figura 117:</b> Vila Passo da Mangueira, 1951.Cia. de Indústrias gerais, Obras e Terras. Fonte: Arquivo n <sup>o</sup> 108, URPII,PMPA.	<b>279</b>
<b>Figura 118:</b> Planta de Situação da Vila Passo da Mangueira com a localização das principais indústrias junto a Av. Assis Brasil. Fonte: Arquivo n <sup>o</sup> 191, URPII,PMPA.	<b>279</b>

<b>Figura 119:</b> Planta loteamento rural do passo das Pedras, 1953. Empresa territorial Suburbana Ltda. Terrenos de chácaras no centro e lotes menores nas bordas da propriedade. Fonte: Arquivo n <sup>o</sup> 29 A5, URPII,PMPA.	<b>281</b>
<b>Figura 120:</b> A abolição de taxas às importações do Governo Dutra abriu caminho para os automóveis importados. Fonte: Müller, 1998,p.142.	<b>289</b>
<b>Figura 121:</b> Projetos de Ubatuba de faria (B. industrial e operário) e de Paiva (Praia de Belas) apresentados como tentativa de planificação urbana.1951. Fonte: Paiva, Ribeiro, 1951,p.13.	<b>304</b>
<b>Figura 122:</b> Prancha “Habitar”. E recorte ampliado da área da Várzea do Gravataí: áreas de habitação internas a faixa industrial. Fonte: Paiva, Ribeiro, 1951,p.23.	<b>307</b>
<b>Figura 123:</b> Prancha “Trabalhar”. E recorte ampliado com zona industrial hachurada na área da Várzea do Gravataí, Navegantes e Passo d’Areia. Fonte: Paiva, Ribeiro, 1951,p.24.	<b>308</b>
<b>Figura 124:</b> Prancha “Circular”. Recorte ampliado com anel de contorno e saídas da cidade. Fonte: Paiva, Ribeiro, 1951,p.26.	<b>309</b>
<b>Figura 125:</b> Prancha “Cultivar o corpo e o espírito”. Anteprojeto de planificação para Porto Alegre. Recorte ampliado com faixa (hachurada) verde entre zona industrial e de habitação. Fonte: Paiva, Ribeiro, 1951,p.28.	<b>310</b>
<b>Figura 126 a e b:</b> Estudos acadêmicos de Paiva para a Várzea do Gravataí. Fonte: Paiva, Ribeiro, 1951,p.18,19.	<b>312</b>
<b>Figura 127:</b> Ligação rodoviária planejada entre Porto Alegre, o sul e o oeste do estado sobre as ilhas do delta do Jacuí. Fonte: Paiva, Fayet, Veronese, Marques,1957,p.9.	<b>314</b>
<b>Figura 128:</b> Urbanização de área declarada de utilidade pública do Delta do Jacuí. Fonte: Paiva, Fayet, Veronese, Marques,1957,p.53.	<b>315</b>
<b>Figura 129 a, b, e c:</b> Processo em etapas do crescimento urbano sobre as ilhas do Delta do Jacuí. Fonte: Paiva, Fayet, Veronese, Marques,1957,p.40,44.	<b>317</b>
<b>Figura 130:</b> Visão do futuro centro da cidade satélite. Fonte: Paiva, Fayet, Veronese, Marques,1957,p.50.	<b>317</b>
<b>Figura 131:</b> Núcleos urbanos próximos a Cidade Industrial de Porto Alegre. Fonte: Paiva, Veronese, Hekman,1961,p.19.	<b>325</b>
<b>Figura 132:</b> Áreas declaradas de utilidade pública: a oeste da BR 2 a propriedade F. Mentz e a leste pequenos proprietários. Fonte: Paiva, Veronese, Hekman,1961,p.19.	<b>326</b>
<b>Figura 133:</b> Planta da Cidade Industrial de Porto Alegre, CIPA, 1961. Paiva, Veronese e Hekman. Fonte: Paiva, Veronese, Hekman,1961,p.68.	<b>328</b>
<b>Figura 134:</b> Esquema das zonas de habitação, escolas primárias, centros de compras nos bairros de Harlow, Inglaterra. Fonte: Gibberd, 1956,p.290.	<b>330</b>
<b>Figura 135:</b> Recorte (extraído da planta geral) do centro da CIPA. Fonte: Paiva, Veronese, Hekman, 1961,p.68.	<b>331</b>
<b>Figura 136:</b> Recorte e perspectiva da área central da Cidade dos Motores, RJ. Fonte: Gibberd, 1956,p.59.	<b>331</b>
<b>Figura 137:</b> Refinaria Alberto Pasqualini, concluída em 1968. Fonte: Müller, 1998,p.187.	<b>336</b>

**Figura 138:** Planta da Cidade Industrial de Porto Alegre com delimitação da área que seria cedida à Petrobras. **338**  
Fonte: Jornal do Comércio, 3 jul. 1961.

**Figura 139:** Parque Industrial Benópolis, década de 70. Arq. Roberto Veronese. **339**  
Fonte: Arquivo nº 83, Unidade de Registro e Processamento II, URPII, PMPA.

## Lista de Quadros

**Quadro 01:** Concentração da produção industrial no Brasil 1907,1919, 1939 com base no valor bruto da produção industrial. **118**  
Fonte: Censos industriais, 1907, 1920 apud Cano, 1977, p.252. Tabela 30.

**Quadro 02:** Edificação particular por Distrito de Porto Alegre. **139**  
Fonte: Porto Alegre, Relatório e projeto de orçamento para o exercício de 1913.

**Quadro 03:** Principais loteamentos do Passo d'Areia e Passo da Mangueira entre 1930 a 1955 **285**  
Fonte: Elaboração da autora a partir do levantamento dos processos de parcelamento na Unidade de Parcelamento e Registro II/PMPA.

**Quadro 04:** Produção Industrial **296**  
Fonte: Lafer, C.O. Planejamento no Brasil: observações sobre o Plano de Metas (1956-1961). In: Lafer, B.M. Planejamento no Brasil. São Paulo: Ed. Perspectiva, 1987.p.46.

# SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO</b> .....	16
<b>CAPÍTULO 1: A CONGREGAÇÃO INDÚSTRIA E HABITAÇÃO</b> .....	31
<b>1.1 Conceituação e enfoques</b> .....	31
<b>1.2 Histórico e experiências industriais e operárias</b> .....	42
1.2.1 Os núcleos industriais e operários.....	42
1.2.2 Os modelos.....	53
1.2.3 Os projetos industriais e operários no Brasil .....	64
1.2.3.1 As vilas.....	65
1.2.3.2 Os núcleos fabris .....	70
1.2.3.3 Os conjuntos habitacionais de indústrias.....	108
<b>CAPÍTULO 2: O PRIMEIRO NÚCLEO INDUSTRIAL DE PORTO ALEGRE: O NAVEGANTES – SÃO JOÃO (1895 -1950</b> .....	115
<b>2.1 O contexto da política industrial nos âmbitos de governo</b> .....	115
<b>2.2 O processo de industrialização e o polo de Porto Alegre</b> .....	136
2.2.1 A atuação da classe industrial .....	141
2.2.2 A Municipalidade e o setor industrial .....	145
<b>2.3 A implantação loteamento e indústria no Navegantes</b> .....	151
<b>CAPÍTULO 3: OS PLANOS DE EXTENSÃO NA VÁRZEA DO GRAVATAÍ PELA INICIATIVA PRIVADA (1935 -1950)</b> .....	162
<b>3.1 O pensamento urbanístico em Porto Alegre entre 1930 e 1950</b> .....	163
3.1.1 Antecedentes.....	163
3.1.2 Os anos da administração Alberto Bins.....	175
3.1.3 Os anos da administração de Loureiro da Silva .....	180
3.1.4 Os anos seguintes até 1950 .....	194
<b>3.2 O plano e o projeto para a Várzea do Gravataí pela iniciativa privada</b> .....	196
3.2.1 Os industriais, os urbanistas e a origem dos trabalhos .....	196
3.2.2 Uma célula no plano de conjunto: Projecto de um plano de urbanização para um bairro industrial e operário na Várzea do Gravathay.....	213
3.2.3 Benópolis.....	230



<b>CAPÍTULO 4: O SEGUNDO NÚCLEO INDUSTRIAL DE PORTO ALEGRE: O PASSO D'AREIA E O PASSO DA MANGUEIRA (1930-1955)</b> .....	240
<b>4.1 Os agentes: os incorporadores e os industriais</b> .....	242
<b>4.2 A Vila dos Industriários, Vila do IAPI ou Conjunto Residencial Passo d'Areia</b>	250
<b>4.3 A implantação loteamento e indústria</b> .....	260
<b>CAPÍTULO 5: A CIDADE INDUSTRIAL</b> .....	287
<b>5.1 As políticas de industrialização dos governos federal e estadual (1950-1961)</b>	288
<b>5.2 O Anteprojeto de planificação de Porto Alegre de acordo com os princípios preconizados pela Carta de Atenas (1951) e os projetos para a Várzea do Gravataí</b> .....	300
<b>5.3 O antecessor: O Plano Pilôto do Delta do Jacuí</b> .....	313
<b>5.4 Cidade Industrial de Porto Alegre</b> .....	318
<b>CONCLUSÕES</b> .....	342
<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS</b> .....	352
<b>ANEXOS</b> .....	368

## INTRODUÇÃO

O presente trabalho aborda a produção de planos e projetos urbanos, industriais e operários elaborados para a cidade de Porto Alegre. O aspecto focado para o estudo desses planos e projetos relaciona-se ao próprio processo de industrialização do país e, neste contexto, à implantação das chamadas vilas, núcleos, bairros ou cidades industriais brasileiras. Dentre esses projetos, existiu um grupo elaborado para uma mesma área da cidade cuja qualidade urbanística pode ser destacada por seus atributos, tais como: as ligações planejadas com a cidade e a região, a organização e separação das funções de habitação e indústria, e a previsão de equipamentos urbanos para o atendimento da sua população. Contudo, esse grupo de projetos não obteve êxito na sua implantação apesar de ter representado, no período em que foi produzido, a perspectiva de desenvolvimento do Estado do Rio Grande do Sul e o atendimento das demandas econômicas de estruturação de um pólo industrial estratégico na capital gaúcha.

Estes planos e projetos foram elaborados para a chamada Várzea do Gravataí: área de terras inundáveis de fazendas e chácaras na região da confluência dos Rios Gravataí e Guaíba, no norte do município. Estes trabalhos foram encomendados, ora pela iniciativa privada, na figura de uma sociedade de terras intimamente ligada à indústria, e ora por iniciativa do governo do estado. Os dois primeiros trabalhos encomendados pela iniciativa privada foram respectivamente: o *Projecto de um Plano de um bairro industrial e operário para a Várzea do Gravatahy*, do engenheiro Luiz Arthur Ubatuba de Faria em 1935; e *Benópolis*, elaborado pelo engenheiro Fernando Mendes Ribeiro em 1949. A seguir, em 1961, o Governo do Estado propôs, no contexto da sua política de industrialização, a *Cidade Industrial de Porto Alegre*, de autoria do engenheiro Edvaldo Pereira Paiva, do arquiteto Roberto Veronese e do arquiteto Marcos Hekman.

Além destes planos e projetos convergirem para os mesmos objetivos e com a mesma localização, eles propuseram, como projetos urbanos e via seus autores, algumas questões intrínsecas à configuração industrial e operária, e outras relativas ao pensamento urbanístico de sua época.

Nos primeiros anos da década de 50, um estudo elaborado para Porto Alegre, conforme os postulados da Carta de Atenas<sup>1</sup> e intitulado *Anteprojeto de planificação de Porto Alegre*, fazia a separação das funções urbanas: habitar, trabalhar, circular, cultivar o corpo e o espírito. Este foi também um dos primeiros estudos para a cidade que abrangia a área suburbana da Várzea do Gravataí e planejava um zoneamento naquele local, semelhante aos projetos de 1935 e 1949 e ao posteriormente citado, de 1961. A análise deste estudo apresenta-se fundamental para confirmar que existiam objetivos específicos para aquela área da cidade, e que estes projetos não tinham como fim único o negócio de lotes mas, dada a permanência de propósitos e projetos, um ideal de configuração espacial da indústria e da moradia operária.

Estes planos e projetos, como mostramos, não foram implantados. Em contraponto, um outro grupo de projetos urbanos obteve relativo sucesso na sua instalação, evidenciando uma necessidade urbana real no período, de proximidade entre indústria e moradia operária: os loteamentos. No caso de Porto Alegre, a localização inicial da implantação loteamento-indústria foi no arraial do Navegantes, com a instalação de um extenso loteamento junto às primeiras indústrias na capital.

A partir dos anos 30 e principalmente nos 40 do século XX, em arrabaldes próximos à Várzea do Gravataí e do Navegantes - chamados Passo d'Areia e Passo da Mangueira - ocorreu a ocupação de loteamentos cujos projetos não tinham os mesmos atributos daqueles produzidos para a Várzea do Gravataí, pois eram projetos de traçado com pouca ou total descontinuidade com a cidade e não contavam, na sua grande maioria, com equipamentos urbanos e infraestrutura adequada. No entanto, se apresentavam como alternativa em termos da proximidade da indústria e da habitação. Estes loteamentos expandiram consideravelmente a zona norte de Porto Alegre, ligados a uma das principais radiais que levavam para fora da cidade: a Estrada do Passo d'Areia, atual Avenida Assis Brasil. A principal característica desses loteamentos era a configuração de lotes com

---

<sup>1</sup> A Carta de Atenas ou *Charte d'Athènes* foi publicada anos depois do IV Congresso Internacional de Arquitetura Moderna (CIAM), realizado em 1933 na cidade de Atenas (em parte à bordo de um navio em que os congressistas viajavam de Marselha a Atenas). Le Corbusier fez os rascunhos das atas e anos mais tarde, ele elaborou um texto baseado nas mesmas. Neste documento as quatro funções básicas da cidade são proclamadas: residência, trabalho, lazer e circulação. FERRARI, C. **Dicionário de urbanismo**. São Paulo: Disal, 2004.p. 65.

pequenas dimensões, e a localização pontual de fábricas em seu interior ou próximas a eles.

O foco estabelece-se, portanto, em dois grupos de projetos urbanos de caráter industrial e operário gerados para Porto Alegre: um, para uma área específica e com objetivos similares em todas as suas proposições - o conjunto de projetos para a Várzea. O outro, com vistas à especulação e ao atendimento das necessidades do setor industrial local - os loteamentos. Verifica-se que, apesar de o primeiro grupo ter soluções planejadas e integradas de habitação e indústria, ele não obteve o mesmo sucesso que o segundo grupo, que implantou todos os seus projetos.

Além das realizações dos grupos citados destacou-se, na década de 40, a instalação da Vila dos Industriários, ou Vila do IAPI, no Passo d'Areia, financiada pelo Instituto de Aposentadorias e Pensões dos Industriários (IAPI). Este projeto para a Capital do Estado fazia parte de uma série de outros semelhantes para a construção de habitação popular produzidos no Brasil, através da criação de órgãos como os Institutos de Aposentadorias e Pensões (IAPs) e da Casa Popular pelo Governo Federal. A Vila do IAPI era mais que um exemplo da distribuição destes projetos urbanos no território: seria também a representação, no período, da centralização decisória de ações desse tipo pelo governo federal. Cabe aqui salientar que, apesar deste projeto ter sido uma concepção de inegáveis qualidades urbanísticas e financiado por um órgão do governo federal, o mesmo contemplou somente a habitação operária e não teria, portanto, comparativamente, os mesmos objetivos que os projetos de habitação e indústria como os da Várzea do Gravataí.

Em concomitância com a elaboração destes planos e projetos, no resto do país eram produzidos e implantados planos de núcleos industriais e operários com o apoio direto ou indireto do Governo Federal. Este era o caso de empresas públicas como a Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) no Rio de Janeiro, ou mesmo empresas privadas, como a Klabin Celulose no Paraná.

A política industrializante do Governo Federal pretendia consolidar a indústria no Brasil, reduzindo a dependência do país das importações. Desta forma, as indústrias construídas eram quase sempre acompanhadas das suas estruturas de apoio, como as redes de transportes, as hidrelétricas ou termelétricas, e as vilas, núcleos e cidades industriais.

Conformava-se então um período que viria a ser propício para alavancar o setor industrial no estado do Rio Grande do Sul, cuja produção industrial perdia posições em relação a outras regiões do país.

A questão principal que se impõe, portanto, seria a razão pela qual, tendo o Rio Grande do Sul planos e projetos bem estruturados como os da Várzea do Gravataí - que alavancariam o seu desenvolvimento - não procedeu com a implantação dos mesmos, enquanto que, principalmente no centro do país, outros núcleos industriais foram implementados.

A hipótese se concentra, portanto, nos motivos desta não realização: a de que os planos e projetos industriais e operários não teriam sido implantados, devido à falta de recursos dos seus agentes promotores e a falta de apoio das esferas públicas no sentido de viabilizar estes projetos estratégicos.

Consideramos ainda que essa falta de apoio na implantação de projetos industriais e operários teve como reflexos ações locais, tais como a Vila do IAPI e os loteamentos no Passo d'Areia e Passo da Mangueira. Saliemos que a Vila do IAPI - que era um projeto exclusivamente de habitação operária - foi uma "contribuição" do Governo Federal para o Rio Grande do Sul, para suas demandas de moradia e, a iniciativa privada, promoveu a expansão da cidade para as áreas suburbanas do Passo d'Areia e Passo da Mangueira com loteamentos de habitação que tinham, inseridos pontualmente, terrenos para pavilhões industriais.

O recorte para o estudo é definido a partir do primeiro plano para a Várzea do Gravataí, em 1935, até o plano encomendado pelo governo do estado: a *Cidade Industrial de Porto Alegre*, em 1961. Entretanto, para que se explique tanto o contexto político-econômico em que foram gerados quanto o processo de instalação dos loteamentos, seria necessário observar os anos que antecederam essas realizações. Isto esclarece uma série de questões históricas relacionadas ao caso porto-alegrense da configuração indústria-habitação. Assim, períodos referentes ao início da industrialização da Capital e a contextualização administrativa, política e econômica serão também analisadas, a fim de embasar a produção do período de recorte.

Os anos compreendidos entre 1935 e 1961 constituem uma fase de significativa implantação de cidades industriais e outros núcleos industriais e operários no país, a

exemplo de Volta Redonda (1941), Contagem (1941), Núcleo Klabin (1943), Acesita (1946) e Usiminas (1958). A partir desse quadro, a questão que se impõe é: porque tais núcleos foram realizados, e os projetos para a Várzea - que seriam comparáveis em termos de pertinência e qualidade – não o foram.

Para isso, analisamos os núcleos e cidades industriais como planos urbanísticos, bem como investigamos as origens dos investimentos que viabilizaram a sua instalação, pois se destacaram como exemplos de sucesso do desenvolvimento industrial do país.

Neste estudo, portanto, o objetivo fundamental é esclarecer os motivos para a não realização do conjunto de planos e projetos industriais e operários para a Várzea do Gravataí, que se apresentava como essencial para o desenvolvimento do setor no Estado.

Pretende-se ainda, conforme o contexto da produção no país de planos e projetos urbanos de caráter industrial e operário, demonstrar que os trabalhos para a Várzea fizeram parte deste conjunto em um período importante da economia nacional, quando acontecia um processo de transformação do modelo capitalista. Os planos produzidos nesta fase e os núcleos instalados seriam os reflexos urbanos dessa transformação e, portanto, parte fundamental da compreensão da história das cidades brasileiras.

Dentre os projetos realizados para a Capital, buscaremos analisar aqueles elaborados para a Várzea, não só junto ao quadro de planos brasileiros como comentamos acima, mas também com relação ao processo de ocupação de loteamentos no Passo d'Areia e Passo da Mangueira. Assim, investigaremos como se deu a instalação dos loteamentos que, em determinados casos, tinham como incorporadores indivíduos envolvidos com a indústria e também sócios da empresa incorporadora dos projetos da Várzea. Esta relação entre os incorporadores e os dois grupos de projetos contribuiria para esclarecer o sucesso na implantação dos loteamentos.

Ressaltamos que, no período de recorte, as administrações de Porto Alegre não contavam ainda com um plano diretor, nem com políticas de planejamento amplo do território do município. O primeiro plano da cidade, chamado de *Plano Geral de Melhoramentos*, de 1914, norteou as reformas nos anos que se seguiram, porém estas reformas se concentraram principalmente no centro da capital, não chegando às zonas suburbanas.

O apoio das administrações municipais à indústria teria sido dado de forma indireta, através da manutenção da ineficiente regulação do uso do solo urbano, que facilitaria a atuação dos incorporadores de terras e, conseqüentemente, a proliferação de loteamentos. Observa-se ainda a participação crescente da classe industrial no Estado, inicialmente em cargos públicos e em comissões municipais e depois através dos sindicatos de classe.

O Governo do Estado, por sua vez, envolver-se-ia de maneira diferenciada em diferentes momentos. Inicialmente, e de modo indireto, criou a Escola de Engenharia de Porto Alegre, focada no ensino técnico e profissional para o desenvolvimento da economia gaúcha. Ao mesmo tempo, sob a Constituição Republicana de 1891 - com forte inclinação Positivista - a Assembléia de Representantes deliberava sobre os recursos do estado do Rio Grande do Sul com uma clara autonomia, buscando o equilíbrio entre a indústria e o setor agropastoril que era hegemônico no período.

A partir do Estado Novo, em 1937, a autonomia estadual deixava de existir, havendo progressiva subordinação do Estado ao governo central e a concentração de decisões e recursos no plano federal. O Governo Estadual passaria então a encontrar enormes dificuldades para viabilizar uma série de demandas, principalmente aquelas relacionadas a questões de obras de infraestrutura - ponto crucial para viabilizar o crescimento da produção gaúcha.

Contudo, o Governo Estadual a partir da década de 50 passou a elaborar planos de desenvolvimento focados fundamentalmente na indústria e na infraestrutura, buscando vincular-se aos planos políticos do Governo Federal, como as políticas industrializantes do Segundo Governo Vargas (1951-54) e o Plano de Metas de Juscelino Kubitschek (1956 – 61).

Assim, este aspecto da investigação pretende esclarecer a vinculação das políticas das esferas públicas no apoio ao setor industrial e, conseqüentemente, a conquista pelo estado do Rio Grande do Sul da pretendida implantação, nesta fase, de um novo plano para a Várzea: a *Cidade Industrial de Porto Alegre*.

Este trabalho pretende contribuir com a história das cidades no que tange à produção de planos e projetos industriais e operários no Brasil. O estudo do caso de Porto Alegre irá preencher uma lacuna, constituindo-se em uma significativa contribuição para a

compreensão do conjunto de projetos urbanos vinculados às estratégias e aos limites dos projetos de industrialização do estado e do país.

Para o estudo do caso de Porto Alegre, o trabalho foi apoiado em pesquisa bibliográfica e documental. Alguns dos projetos analisados foram objeto de publicações à sua época, ou mais recentemente, como o *Plano do bairro* de 1935 e a *Cidade Industrial* de 1961. Contudo, especificamente o *Plano do bairro* ainda não tinha sido revelado como um plano encomendado pela iniciativa privada, o que demandava a investigação sobre as relações entre a elaboração do projeto e a sociedade proprietária das terras na Várzea.

A pesquisa então se debruçou sobre as atas da empresa Mentz no acervo de Benno Mentz para esclarecer a origem e desenvolvimento deste plano e do projeto *Benópolis* de 1949, que ainda não tinha sido estudado ou publicado.

Assim como os projetos acima, a grande maioria dos loteamentos abordados neste trabalho não havia sido estudada. Na consecução desta pesquisa, procedemos com levantamentos na Prefeitura Municipal, seção da Unidade de Registro e Processamento II, dos processos de loteamento e Termos de Compromisso daqueles parcelamentos que ocorreram no período de recorte, e dos pioneiros que se instalaram no Passo d'Areia e Passo da Mangueira. Portanto, consideramos que tanto os projetos inéditos pesquisados em acervo como os planos e projetos urbanos que já foram citados em outros títulos contribuirão para este trabalho, esclarecendo aspectos ainda não elucidados sobre o processo de urbanização de Porto Alegre.

Ressaltamos que o loteamento do Navegantes, uma das primeiras ocupações ainda do final do século XIX junto às indústrias instaladas em Porto Alegre, já foi objeto de estudo de outros trabalhos.<sup>2</sup> No entanto, outros loteamentos semelhantes, ou seja, que faziam a proximidade da moradia e indústria, ainda não foram levantados, merecendo um estudo que complementaria o caso inicial do Navegantes.

---

<sup>2</sup> Neste caso citamos: CASTELLO, L.S.; GUIMARÃES, I.R. C.; KREBS, E.W.M.; CRUZ, G.P. da.; MÜLLER, D.M. **Anatomia de Bairro: Navegantes**. Edição preliminar. Porto Alegre : UFRGS, PMPA, 1969.; STROHAECKER, T. M. **Navegantes: evolução e tendências de um bairro de Porto Alegre**. Porto Alegre: UFRGS, Faculdade de Arquitetura, PROPUR, 1991.[manuscrito]; FORTES, A. **Nós do Quarto Distrito: a classe trabalhadora porto-alegrense e a Era Vargas**. Campinas: UNICAMP, IFCH, 2001. Tese Doutorado.



Como é possível perceber até aqui, as questões que envolveram a elaboração deste trabalho apresentam-se em parte em diferentes áreas do conhecimento, e demandaram um estudo analítico no sentido da verificação dos possíveis pontos de convergência entre processos, políticas e trajetórias que resultaram nos planos e projetos realizados.

Assim, a pesquisa e o estudo dos principais pontos do trabalho basearam-se no que poderíamos dividir como quatro âmbitos:

- a) O da contextualização histórica e conceitual em relação à questão da configuração urbana industrial e operária.
- b) Os planos e projetos industriais e operários de Porto Alegre com relação ao seu referencial teórico, o histórico dos trabalhos e seus agentes: urbanistas autores, sociedades de terras e industriais e esferas públicas.
- c) A implantação loteamento – indústria e os seus agentes (sociedades de terras e autores) e as esferas públicas.
- d) As políticas de industrialização e os núcleos industriais brasileiros.

O levantamento dos antecedentes históricos e contemporâneos dos planos e projetos industriais e operários, assim como a questão conceitual dos vários tipos de termos para configurações urbanas diversas, mostrou-se fundamental no sentido de embasar as características do tipo de proposição que foi gerada para Porto Alegre. Assim, foram utilizadas fontes bibliográficas relacionadas à história urbana, principalmente aquela focada no estudo das aglomerações industriais e operárias no Brasil e no exterior.

Por outro lado, quando demonstrarmos o processo de tentativas de implantação, trataremos também sobre os agentes envolvidos desde a contratação dos trabalhos até a prospecção de apoio e de recursos para a urbanização dos três trabalhos da Várzea do Gravataí.

Na consecução desta etapa, o levantamento de dados se deu através de fontes bibliográficas sobre os planos e a eles relacionadas, mas também através de fontes documentais como os próprios planos, plantas dos projetos e atas das empresas. Estas últimas, especialmente, viriam a explicar uma série de questões relacionadas aos projetos financiados pela iniciativa privada e a atuação da sociedade de terras.

No que tange à implantação loteamento-indústria, pretendemos demonstrar como aconteceu o processo de implantação deste tipo de associação na área do Passo d'Areia e Passo da Mangueira. Além disso, os atributos percebidos nos projetos de loteamento serão fundamentais para a comparação com os projetos da Várzea. Como afirmamos antes, os loteamentos foram sendo implantados e apresentaram-se como uma realidade na demanda de proximidade de local de trabalho e habitação, em detrimento do que pode se considerar uma estruturação ideal para o mesmo propósito, que seriam os projetos para a Várzea.

Uma das sociedades loteadoras do Passo da Mangueira – a Urbanizadora Mentz - contava entre seus sócios com indivíduos que também integravam a empresa proprietária das terras da Várzea: a Firma Mentz. Além disso, os mesmos eram empresários de vários ramos de negócio, inclusive o industrial.

Estabelecem-se assim relações que suscitaram a investigação sobre os propósitos de um grupo de empresários no negócio de terras, que envolvia a aproximação de indústria e habitação. Para isso, o levantamento também foi realizado nos arquivos de processos desses loteamentos e na investigação sobre as sociedades envolvidas nos negócios. Os processos de loteamento pesquisados neste caso encontravam-se no setor de Loteamentos Regulares da seção de Unidade de Registro e Processamento II (URPII) da Prefeitura Municipal (PMPA) e os processos referentes às sociedades loteadoras na Junta Comercial do Rio Grande do Sul (JUCERGS).

Outro âmbito da investigação seria aquele que se refere às políticas de industrialização: ações administrativas e de governo que buscassem promover o desenvolvimento do setor industrial. Desta forma, foram estudadas obras da historiografia econômica do Brasil e do Rio Grande do Sul a fim de aprofundar esta questão que, pelas arrojadas proporções dos projetos, viriam a esclarecer pontos fundamentais da nossa hipótese voltada a estudar a origem dos projetos e dos seus recursos.

Para esse aspecto da pesquisa procuramos verificar quais eram as políticas e ações industrializantes a cada período de elaboração dos projetos da Várzea, cuidando para que, ao tratar dos antecedentes dos mesmos, também enfocássemos das ações de governo. Assim, examinaremos as políticas desde a República Velha até o Governo Juscelino Kubitschek, que implementaria o Plano de Metas, contemporâneo ao plano da *Cidade Industrial de Porto Alegre*.

Este trabalho desenvolve-se em cinco capítulos e uma conclusão. A organização de forma geral privilegia o encadeamento dos planos e projetos ao longo do tempo, em consonância com as políticas e ações industrializantes das várias esferas públicas que se referem aos dois campos de abrangência do estudo. Contudo, abordaremos também o pensamento e as realizações extemporâneas ao recorte - antecedentes históricos e os exemplos brasileiros - que se tornaram referências e modelos para os casos de Porto Alegre, observados também sob o aspecto da sua realização.

O primeiro capítulo, intitulado *A congregação indústria e habitação* objetiva inicialmente a aproximação do tema através dos vários termos e conceitos que assumem os assentamentos industriais e operários no Brasil. Esta introdução pretende demonstrar, além dos diferentes conceitos, a variedade de assentamentos com exemplos. Para este aspecto, estudamos as abordagens conceituais para os assentamentos industriais e operários brasileiros de Telma Correia, as cidades industriais e cidades empresa de Rosélia Piquet e a questão da história da habitação social dos estudos de Nabil Bonduki. Em paralelo, procuramos situar os principais exemplos do Rio Grande do Sul.<sup>3</sup>

Outro aspecto tratado, como o próprio título do capítulo estabelece, refere-se à aproximação histórica do tema, fundamental para o conhecimento dos antecedentes e principais iniciativas de instalação industrial conjuntamente à melhoria das condições de vida operária. A busca dessas condições de vida resultou no desenvolvimento do pensamento urbanístico que teve enormes reflexos para as cidades e, como veremos, para os núcleos industriais e operários. Recorremos neste ponto, à historiografia urbana de

---

<sup>3</sup> CORREIA, T. de B. de vila operária a cidade companhia: aglomerações criadas por empresas no vocabulário especializado e vernacular. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais.**, nº4, maio de 2001. ; CORREIA, T. de B. Núcleo fabril x cidade livre: os projetos urbanos da Klabin no Paraná. In: V Seminário de História da Cidade e do Urbanismo. **Anais.** PUC/Campinas, 1998; CORREIA, T. de B. trabalho e lazer: organização do tempo livre da família operária pela fábrica. **Congress of Latin American Studies association.** Toronto, Canadá, 2010. Disponível em: <lasa.international.pitt.edu/members/congresso-papers/lasa2010/.../4409.pdf> Acesso em: 05.08.2011.; CORREIA, T. de B. **Pedra:** plano e cotidiano operário no sertão. Campinas: Papyrus, 1998. PIQUET, R. P. da S. **Cidade-empresa:** presença na paisagem urbana brasileira. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1998. BONDUKI, N. **Origens da habitação social no Brasil:** arquitetura moderna, lei do inquilinato e difusão da casa própria. São Paulo: Estação Liberdade, 2004.

Leonardo Benevolo e Françoise Choay e novamente aos estudos de Telma Correia sobre os núcleos industriais.<sup>4</sup>

Na parte chamada de *Modelos*, abordamos os conceitos urbanísticos de Ebenezer Howard para as cidades-jardim, de Tony Garnier para a Cidade Industrial e das *Siedlung* na Alemanha do primeiro pós-guerra.<sup>5</sup> As ressonâncias desses modelos fizeram-se sentir em todo o mundo e como será demonstrado, igualmente nos projetos urbanos de Porto Alegre, objeto do trabalho.

Em seguimento, enfocamos os projetos industriais e operários no Brasil, que subdividimos conforme a acepção conceitual e cronológica em vilas, núcleos fabris e núcleos industriais da década de 50. Desta forma, organizamos a dimensão histórica dos exemplos brasileiros, o processo de elaboração dos projetos e a sua implantação, quando se esta se realizava.

No segundo capítulo, denominado *O primeiro núcleo industrial de Porto Alegre: o Navegantes – São João (1895-1950)*, abordamos a implantação pioneira das primeiras fábricas de Porto Alegre junto ao Guaíba e a instalação de um loteamento nas proximidades que, ao longo das primeiras décadas do século XX, passou a ser conhecido como o bairro industrial e operário da Capital.

Ainda neste capítulo, tratamos sobre o que resolvemos chamar de *O contexto da política e da indústria nos âmbitos de governo*, começando pela Primeira República ou República Velha (1889-1930) até o Governo Dutra (1946-51). Para isso, apoiamos-nos na historiografia econômica através de estudos que tinham como perspectiva o Rio Grande do Sul, como os trabalhos de Marcia Miranda e de Sandra Pesavento - no período Republicano - e Carlos Müller e Pedro Fonseca no período Vargas.<sup>6</sup> Como ressaltado antes, esta

---

<sup>4</sup> BENEVOLO, L. **As origens da urbanística moderna**. Lisboa: Editorial Presença, 1987. BENEVOLO, L. **História da cidade**. São Paulo: Editora Perspectiva, 2003. CHOAY, F. **O urbanismo: utopias e realidades, uma antologia**. São Paulo: Editora Perspectiva, 2005.

<sup>5</sup> HOWARD, E. **Cidades-jardim de amanhã**. São Paulo: Hucitec Ltda., 1996. GARNIER, T. **Une cite industrielle: etude pour la construction des villes**. New York: Princeton Arch., 1989.

<sup>6</sup> MIRANDA, M.E. **Rio Grande do Sul: Tributação e economia. (1699-1945)**. Porto Alegre: Pós-Graduação em Economia, Faculdade de Ciências Econômicas/UFRGS, 1998. Dissertação de Mestrado. PESAVENTO, S. J. **Os industriais da República**. Porto Alegre: Instituto Estadual do Livro, 1991. PESAVENTO, S. J. **A burguesia industrial gaúcha**. Dominação do capital e disciplina

abordagem visa mostrar as relações entre as políticas econômicas engendradas e as instalações industriais, como as fábricas e as suas estruturas de apoio como as vilas, os núcleos e as cidades.

Em seguimento, descrevemos como ocorreu a polarização industrial da Capital em relação ao estado, a influência da imigração neste processo e a atuação de uma classe industrial urbana que se afirmava. Neste ponto, os trabalhos de Paul Singer e Jean Roche, que observaram a estruturação econômica e urbana do estado em consonância com a imigração alemã, foram complementares para esclarecer a industrialização da Capital.<sup>7</sup>

Além das especificidades do processo de industrialização, enfocamos também o envolvimento das administrações municipais com a habitação operária, que se mostrava como um problema a ser solucionado. Neste ponto, os estudos sobre as administrações e a questão habitacional de Porto Alegre por Margareth Bakos foram essenciais para a compreensão das demandas e as ações da municipalidade.<sup>8</sup>

Na parte final do segundo capítulo, discorreremos sobre a implantação loteamento-indústria do Navegantes pela Companhia Territorial-Porto Alegrense, em 1895, e a progressiva urbanização da área que viria a se tornar o mais reconhecido bairro industrial de Porto Alegre. Neste aspecto, os trabalhos de Tânia Strohaecker sobre a urbanização do Navegantes e as primeiras companhias de terras atuantes na Capital contribuem para

do trabalho (RS: 1989 – 1930). Porto Alegre: Mercado Aberto, 1988. PESAVENTO, S. J. **Empresariado industrial, trabalho e estado**. Contribuição e uma análise da burguesia industrial gaúcha. (1889-1930). São Paulo: USP, FFLCH – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, 1986. Tese de doutorado. PESAVENTO, S. J. A indústria metalúrgica no Rio grande do Sul. Um esboço histórico. In: **Revista do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal do Rio Grande do Sul**. Vol. 10, Porto Alegre: 1982. MÜLLER, C.A. **A história econômica do Rio Grande do Sul**. Porto Alegre: Gazeta Mercantil do Rio Grande do Sul: 1998. FONSECA, P. C.D. **Vargas: o capitalismo em construção. 1906-1954**. São Paulo: Editora Brasiliense, 1987.

<sup>7</sup> SINGER, P.I. **Desenvolvimento econômico e evolução urbana**: análise da evolução econômica de São Paulo, Blumenau, Porto Alegre, Belo Horizonte e Recife. São Paulo: Editora Nacional, 1977. ROCHE, Jean. **A colonização alemã e o Rio Grande do Sul**. Vol I e II. Porto Alegre: Editora Globo, 1969.

<sup>8</sup> BAKOS, M. M. **A habitação em Porto Alegre**: problemas e projetos administrativos (1897-1937). Pós-graduação em História, UFRGS, 1988. [manuscrito]. BAKOS, M. M. **Porto Alegre e seus eternos intendentes**. Porto Alegre: EDIPUCRS, 1996.

esclarecer os investimentos que se fizeram neste primeiro núcleo industrial do empresariado para negócio de terras.<sup>9</sup>

No terceiro capítulo, busca-se entender a origem e o processo da criação dos projetos da Várzea do Gravataí pela iniciativa privada. Eles se referem a dois projetos, encomendados por uma mesma empresa em dois momentos distintos: 1935 e 1949. Assim, inicialmente, tratamos de verificar qual era o pensamento urbanístico, em Porto Alegre, que antecede a realização destes projetos, e aquele contemporâneo aos mesmos, a fim de relacionar esses projetos ao possível referencial dos seus autores.

Em seguimento, procuramos esclarecer as origens da sociedade proprietária de extensa área na Várzea do Rio Gravataí – a Firma Mentz - que tinha estreitas ligações com a indústria local. A partir do estudo sobre a empresa, abordaremos o histórico dos projetos: contratação dos autores, elaboração, processos de desapropriação, atuação dos sócios para a urbanização e a municipalidade. Nesta parte buscamos esclarecer qual foi o principal referencial teórico utilizado pelos seus autores para respaldar seus projetos como realização de um ideal urbano na associação indústria e habitação operária.

O capítulo quatro, intitulado *O segundo núcleo industrial de Porto Alegre: o Passo d'Areia e Passo da Mangueira*, introduz no trabalho uma questão real que era a necessidade de moradia para a população de baixa renda e a nova localização das empresas industriais, que buscavam evitar as cheias frequentes do Navegantes. Assim, esclarecemos o processo de ocupação por loteamentos nas imediações da região conhecida como Passo d'Areia e os seus agentes promotores: os incorporadores e os incorporadores-industriais, ou seja, aqueles que tinham também interesses na instalação de suas fábricas ou no negócio de lotes para este fim.

Incluimos neste capítulo a Vila dos industriários - ou Vila do IAPI - que se tornou a partir da sua instalação em 1946, atratora de outros loteamentos para o Passo d'Areia. Como foi comentado antes, o projeto urbano do IAPI foi produzido graças às políticas

---

<sup>9</sup> STROHAECKER, T. M. **Atuação das companhias de loteamento em Porto Alegre no final do século XIX**. Porto Alegre: GEDAB/Faculdade de Arquitetura/UFRGS, 1992. [manuscrito]. STROHAECKER, T. M. **Navegantes: evolução e tendências de um bairro de Porto Alegre**. Porto Alegre: PROPUR/UFRGS, 1991.

federais de habitação e está apresentado neste capítulo por ter sido implantado próximo aos loteamentos e fazer parte dos arquivos de parcelamentos regulares da Prefeitura.

Os demais loteamentos serão tratados na última parte, onde fazemos um apanhado sobre os projetos do Passo d'Areia e Passo da Mangueira considerando seus agentes incorporadores, legislação de parcelamento, tipo de concepção e histórico dos processos.

O quinto e último capítulo tratará sobre os planos de cidades industriais encomendadas pelo Governo do Estado e o contexto das políticas de industrialização que envolveram a sua produção. Os planos em questão foram dois: o *Plano Piloto do Delta do Jacuí*, de 1957, e aquele para a Várzea do Gravataí, em 1961: a *Cidade Industrial de Porto Alegre*.

O enfoque será no segundo plano, que congregou certas semelhanças com os projetos que o antecederam para a Várzea e pretendeu instalar com a *Cidade Industrial* o futuro pólo industrial da região sul.

Um estudo de planificação para a cidade, elaborado em 1951 e intitulado *Anteprojeto de planificação de Porto Alegre*, será abordado neste capítulo por sua pertinência na análise do plano da *Cidade Industrial* e dos projetos da Várzea, que o antecedem. Este estudo contribuiria para embasar a ideia de que havia um propósito único para a Várzea do Gravataí: a configuração planejada de um núcleo industrial e operário.

A *Cidade Industrial* - como os seus antecessores – era mais um plano voltado para o mesmo objetivo. Abordamos então, a descrição deste plano e as associações a outros núcleos industriais e operários brasileiros que foram citados como modelos pelos autores. Analisamos ainda as ações voltadas para a sua realização; neste caso, sob a coordenação do Estado do Rio Grande do Sul no contexto do seu planejamento econômico e os motivos do seu insucesso, considerando que modelos semelhantes a esse foram plenamente implantados em outros estados brasileiros.

Reconhecemos ainda os limites que tínhamos no aprofundamento da abordagem política econômica da questão, pois era um campo ainda a ser estudado. A partir disso, nos apoiamos em autores que focalizaram a industrialização na história econômica brasileira, como Sônia Draibe, Pedro Dutra Fonseca e Maria Antonieta Leopoldi e nos estudos que trataram da industrialização do Rio Grande do Sul e outros estados, principalmente do

Centro Sul do país. Conscientes do amplo espectro da questão, procuramos nos concentrar nos exemplos brasileiros de núcleos industriais realizados investigando, além dos projetos urbanos, as ações e agentes envolvidos na implementação dos mesmos em um período conhecido historicamente como do nacional desenvolvimentismo brasileiro.



## CAPÍTULO 1:

# A CONGREGAÇÃO INDÚSTRIA E HABITAÇÃO

### 1.1 Conceituação e enfoques

A congregação de indústria e habitação operária no Brasil assume uma diversidade de termos e definições de acordo com os seus assentamentos urbanos: forma, tamanho, tipo de agente (privado ou público) e grau de autonomia no território. Outros autores que trataram sobre esses assentamentos buscaram definir sob vários aspectos os seus exemplos. No entanto, não se pode afirmar que exista uma classificação rígida para a variedade de tipos de aglomerações industriais e operárias que se implantaram desde o século XIX - fase inicial da industrialização brasileira. Pode-se dizer, porém, que existem aproximações conceituais entre grupos semelhantes e que precisamos sempre distinguir as diferenças caso a caso, já que o nome necessariamente pode não corresponder à respectiva configuração urbana.

Veremos inclusive que, em Porto Alegre, a conjugação de indústria e habitação assumiria outras conotações em relação a termos comuns no país, e com características especiais em casos como os que abordaremos no trabalho.

Quanto à definição, na instância privada, da criação de núcleos para abrigar o operariado, destacamos o trabalho de Telma de Barros Correia - *De Vila operária a cidade-companhia: as aglomerações criadas por empresas no vocabulário especializado e vernacular*, em que a autora analisa o emprego variado de termos como “vila operária”, “bairro operário”, “cidade operária”, “cidade empresa” e “núcleo industrial”.<sup>1</sup>

O termo “vila operária”, segundo a autora, era originalmente utilizado para designar as casas construídas próximas à fábrica e destinadas aos operários da mesma. Podia também ser estendida ao conjunto de casa modestas construídas por outros agentes e, mais tarde, pelo Estado:

---

<sup>1</sup> CORREIA, T. de B. De Vila Operária a Cidade-Companhia: as aglomerações criadas por empresas no vocabulário especializado e vernacular. **Revista Brasileira Estudos Urbanos e Regionais**, nº 4, maio de 2001, p.83.

A difusão do termo “vila operária” para designar tais tipos de casas, à medida que ele é estendido dos empreendimentos fabris para aqueles realizados por empreendedores imobiliários e pelo Estado, revela a grande aceitação do modelo pelas elites. O uso de uma mesma designação aplicada a situações diferentes buscava estabelecer relações positivas entre coisas desiguais. Procurando incorporar os aspectos positivos incorporados aos projetos habitacionais fabris do início do século, o Estado não apenas se inspira nos projetos, como toma emprestado o nome “vila operária” ou “vila” para as suas primeiras realizações no campo da moradia.<sup>2</sup>

São exemplos desse processo as iniciativas habitacionais do governo federal, como a Fundação Casa Popular (FCP) e aquelas vinculadas aos Institutos de Aposentadorias e Pensões (IAPs), em vários casos em todo o país entre a década de 40 e 50.

Correia coloca ainda que, quando as vilas eram construídas por indústrias para seus operários, elas podiam tanto estar implantadas no centro e subúrbios como em localidades rurais, o que reforça o que comentamos antes sobre as diferentes associações que podem ter um mesmo termo.

Bonduki argumenta que as vilas operárias em São Paulo não eram tão somente construídas para atrair os trabalhadores - no contexto de uma ótica de status sobre os habituais cortiços para a classe trabalhadora. Era sim, uma maneira de manter o pessoal de manutenção próximo ao local de trabalho, de modo que pudessem ser convocados para qualquer eventualidade.<sup>3</sup> Na realidade, a fábrica e a vila pertenciam à empresa, e a vida nas vilas constituía-se como um prolongamento da rígida disciplina imposta pelo trabalho fabril.<sup>4</sup>

Outro termo também muito utilizado era o de “bairro operário” ou “bairro proletário”: o grupo de casas construídas por fábricas em cidades. Às vezes tinham, na sua origem, vilas operárias urbanas; no entanto, o nome “vila” adquiriu certo desprestígio, visto que era ligado quase sempre às relações de subordinação ao patronato.<sup>5</sup> Demais autores que abordam o tema, como Piquet, comentam que muitos dos bairros que hoje se constituem espaços já perfeitamente integrados na estrutura das cidades foram originados do sistema fábrica com vila operária:

---

<sup>2</sup> Ibidem, p. 84.

<sup>3</sup> BONDUKI, N. **Origens da habitação social no Brasil**: arquitetura moderna, lei do inquilinato e difusão da casa própria. São Paulo: Estação Liberdade, 2004.

<sup>4</sup> Sobre as relações e conflitos da fábrica-vila operária urbana destacamos o trabalho de RAGO, M. **Do Cabaré ao lar**: a utopia da cidade disciplinar Brasil 1890-1930. Rio de Janeiro: Editora Paz e Terra, 1997.

<sup>5</sup> CORREIA, T. de B., 2001, op.cit. p. 86.

No Rio de Janeiro, por exemplo, surgiram os bairros de Del Castilho, Bangu, Vila Isabel e Gávea ligados a fábricas de tecidos. Em São Paulo, entre outros, surgiram os bairros da Lapa, Água Branca, Casa Verde, Brás, Moca, Belenzinho.<sup>6</sup>

Consideramos, no entanto, que os casos a serem tratados neste trabalho ainda diferem em alguns pontos das caracterizações definidas pelos autores citados, que trataram dos exemplos do Centro-Sul do país, principalmente de São Paulo. A industrialização paulista - originada principalmente da acumulação de capital e recursos de infraestrutura da exportação do café - diferiu consideravelmente da gaúcha, e seu modelo industrial refletiu na constituição de vilas, bairros e cidades implantados em muito maior número e com um caráter diverso daqueles do Rio Grande do Sul.

Em São Paulo observamos duas questões fundamentais: uma delas seria a criação de núcleos industriais rurais em grande número, graças às facilidades da penetração ferroviária consolidada do café; a outra seria o contingente imigratório na região, mão de obra que acaba contratada para o setor fabril, devido à sua especialização. Essa situação, aliada ao controle produtivo pelo empresariado, viria a produzir não só a vila de propriedade de uma única fábrica - geralmente caracterizada por casas de aluguel em áreas suburbanas e rurais - mas também o desenvolvimento do interior do estado, onde vilas evoluem para cidades: a exemplo daquelas criadas pela Votorantin, como a cidade de mesmo nome e de Batatuba (Piracaia), nascida das empresas Bata de calçados.<sup>7</sup>

O Rio Grande do Sul também tem exemplos de algumas vilas que, mesmo não chegando a se tornar cidades, constituíram-se em distritos e bairros significativos na expansão urbana, como a Vila Galópolis em Caxias do Sul e a Vila Rheingantz em Rio Grande. Em Porto Alegre, as vilas operárias construídas por empresas no sentido descrito pelos autores não se confirmam como regra, com pouquíssimos exemplos na primeira metade do século XX: a vila operária da Companhia Fiação e Tecidos Porto-Alegrense (FIATECI) e a Vila do Estaleiro Mabilde, erguida nas ilhas do Rio Guaíba para os trabalhadores do estaleiro.

---

<sup>6</sup> PIQUET, R. **Cidade-Empresa**: presença na paisagem urbana brasileira. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 1998.

<sup>7</sup> COSTA, G.C. Batatuba e Vila Cima: representações em torno de um projeto. Disponível em: <<http://www.arquitetura.eesc.usp.br/sspa/arquivos/pdfs/papers/01537.pdf>> Acesso em: 02.03.2011. e COSTA, G.C. Batatuba, Brasil uma "Cidade serial". Disponível em: <<http://www.docomomo.org.br/seminario%208%20pdfs/063.pdf>> Acesso em: 02.03.2011.

Conforme Costa, a FIATECI edificou uma vila operária “sendo as respectivas construções de material, confortáveis e higiênicas”.<sup>8</sup> A empresa cobrava um aluguel que correspondia a 3% ao ano sobre o montante empregado na construção e manutenção das casas, e este dinheiro seria revertido em benefício para os operários na “caixa de socorro”.<sup>9</sup> Essa vila operária compreende atualmente dois conjuntos em fita de porta e janela na Avenida São Paulo, Avenida Guido Mondim e Avenida Polônia, em quadra adjacente à tecelagem (Figura 1 e Figura 2).



Figura 1: Foto atual: Vila Operária FIATECI.1919. Av. Polônia. Fonte: autora. Data: 15.07.2012



Figura 2: Foto atual: Vila Operária FIATECI.1919. Av. Guido Mondim. Fonte: autora. Data: 15.07.2012

Em Porto Alegre, o nome de “vila” era também dado aos loteamentos suburbanos, cujos agentes eram incorporadores de terras individuais ou associados em empresas que negociavam terrenos distantes do centro a custos baixos, com foco na população de baixa renda. O termo “vila”, neste caso, estava associado a locais apazíveis que, mesmo distantes, seriam amplamente valorizados no futuro conforme a sua propaganda.<sup>10</sup> Foram exemplos deste tipo a Vila Cristo Redentor (1930); Vila Floresta (1930); Vila Jardim (1930) e a Vila Progresso (1933), entre outras, que ampliaram a partir dos anos 30 a estrutura da cidade. O conceito de “vila” em Porto Alegre pode ainda destacar duas exceções: uma, no que se refere ao tipo de agente financiador; e outra, quanto ao nível de renda da sua população. A primeira seria a Vila do Instituto de Aposentadorias e Pensões dos

<sup>8</sup> COSTA, A. **O Rio Grande do Sul**. Porto Alegre: Globo, 1922.vol.1.p.287.

<sup>9</sup> Ibidem, p.287.

<sup>10</sup> Conforme a propaganda do loteamento da Vila Floresta “antigo bairro Bôa Vista” da Sociedade Commercial Imobiliária Ltda. “as maiores fortunas que existem tem sido feitas com a valorização de terras”. Arquivo 13 C (Vila Floresta) do Acervo de Loteamentos Regulares da Prefeitura Municipal de Porto Alegre, URP II/ SMOV.

Industriários (IAPI), cujo projeto de 1943, a exemplo de outros no Brasil, foi implantado por uma autarquia federal. Corresponhia a um projeto urbanístico cujas diretrizes de traçado tinham referências nas cidades-jardim inglesas. Neste caso, a população a ser atendida era o operariado e os associados do instituto, em um sistema de aluguel das unidades.

Um segundo caso de “vilas” - que podem ser consideradas exceção à maioria, pelo nível de renda da população, foram Vila Conceição e da Vila Assunção em Porto Alegre. Eram áreas balneárias dos arrabaldes da cidade cujos terrenos tiveram ocupação pela população de renda mais alta que, muitas vezes, mantinha a residência principal no centro, não tendo relação ou proximidade com a indústria.<sup>11</sup> Existia, portanto, uma situação análoga à citada por Correia anteriormente, onde o termo foi assimilado pelas elites no sentido de construção de um local aprazível.

Outra questão relativa aos bairros caracterizados como “operários” em Porto Alegre, é que a conotação de “bairro operário” na capital gaúcha era, na realidade, a inicial implantação de edifícios industriais e seus anexos, e o correspondente loteamento de terras nas proximidades. Seus incorporadores algumas vezes eram os próprios industriais, que atuavam como acionistas em companhias de terras.<sup>12</sup> Citamos, neste caso, o histórico e mais característico que foi o Navegantes, originado da implantação do loteamento de mesmo nome em 1895; e também os diversos loteamentos ao longo da antiga estrada do Passo d’Areia (atual Avenida Assis Brasil) entre as décadas de 30 a 50, que visavam a população proletária e o operariado das indústrias próximas.

Em 1936 o Sr. Bernardino Bernardi, um destacado incorporador da Capital, argumentava em entrevista ao jornal Correio do Povo as vantagens de se morar na nova “vila” que implantaria nos arrabaldes do Cristo Redentor: “zona alta e imune às cheias, lugar bucólico e salubre para o operariado” que devia deixar “as baixadas para os

---

<sup>11</sup> Comentários sobre estes arrabaldes balneários encontram-se em SANHUDO, A. V. **Porto Alegre: crônicas da minha cidade**. Porto Alegre: Editora Movimento/Instituto Estadual do Livro, 1975.p. 185 – 187.

<sup>12</sup> Sobre esta questão ver STROHAECKER, T. M. Atuação do público e do privado na estruturação do mercado de terras de Porto Alegre (1890-1950) In: **Scripta Nova. Revista Eletrônica de geografia y Ciencias Sociales**. Barcelona: Universidad de Barcelona, Vol. 9, n.194, 2005. Disponível em: <<http://www.ub.es/geocrit/sn-194-13.htm>> Acesso em: 9 jun.2007.p.2.

estabelecimentos industriais que acabariam por ter que elevar o nível de suas propriedades”.<sup>13</sup>

Neste caso, a Vila do IAPI, projeto urbanístico que contava com várias tipologias edilícias e equipamentos diversos, teve importante função de atratora da infraestrutura urbana para a área do Passo d’Areia que ainda era, na década de 40, zona afastada do centro da cidade - valorizando os demais loteamentos, como o citado do Sr. Bernardi, e reforçando as características operárias da zona.

O conceito de bairro operário no caso de Porto Alegre amplia-se quando analisamos o *Projecto de um plano de Urbanização para um bairro industrial e operário na Várzea do Gravathay*, projeto urbano produzido para a zona norte da cidade junto à confluência do Guaíba e do Rio Gravataí. O trabalho foi elaborado como “mais uma célula dentro de um plano de conjunto” nas palavras de seu autor, o engenheiro Luiz Arthur Ubatuba de Faria, no sentido de fazer parte do conjunto da cidade como um plano de extensão.<sup>14</sup> No entanto, no que diz respeito ao seu desígnio como um “bairro operário”, salientamos que o projeto pretendeu estabelecer uma estrutura funcional nova e planejada como uma extensão da cidade existente, dadas as suas soluções de continuidade no traçado através do prolongamento de avenidas existentes e conexões com as novas avenidas projetadas.

No tratamento de aglomerações que congregam habitação e indústria, tanto de caráter privado como estatal e principalmente a partir da década de 30, outros termos passaram a ser adotados no Brasil, como “cidade operária”, “cidade-empresa”, “cidade-nova” e “cidade industrial”. Conforme Correia, a “cidade operária” estaria associada a uma mudança de escala dessas aglomerações, decorrente tanto do crescimento de algumas delas e da sua emancipação e conversão em sedes de municípios, quanto do surgimento de novos lugares, alguns decorrentes de iniciativas governamentais.<sup>15</sup>

Um dos primeiros exemplos do uso do termo “cidade operária” no Brasil foi em um projeto objeto de concurso da Companhia Belgo-Mineira em 1934, em que:

---

<sup>13</sup> Um arrabalde desta capital privilegiado pela natureza. **Correio do Povo**, 3 de nov.1936.p.4

<sup>14</sup> FARIA, L. A. Ubatuba de. **Projecto de um plano de urbanização para um bairro industrial e operário na Várzea do Gravathay**. Porto Alegre: 1935. [manuscrito] p. 02. Acervo Benno Mentz, DELFOS/PUCRS.

<sup>15</sup> CORREIA, 2001, op.cit.,p.89.

[...] alguns participantes – como Angelo Murgel e Lincoln Continentino – tratam como uma “cidade operária” a aglomeração prevista para contar inicialmente com cerca de 300 casas, área para comércio, igreja, escola, clube, cinema e armazém de consumo. Mais atento às implicações que o nome “cidade” comporta, outro concorrente, Lúcio Costa, opta por denominá-la de “Villa de Monlevade”.<sup>16</sup>

Este caso é particularmente significativo por mostrar as diferentes conotações que pode assumir um assentamento industrial e operário: em um concurso que se propunha a eleger o projeto de um núcleo com um programa definido, observam-se nomenclaturas diferentes dadas pelos seus autores urbanistas.

Demais exemplos deste tipo - chamados de “cidades operárias” - são propostos a partir da década de 40, como o da cidade de Volta Redonda (1940) de Atílio Correia Lima para a Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) no Rio de Janeiro, e o projeto da Cidade dos Motores para a Fábrica Nacional de Motores (FNM) no mesmo estado. Outras cidades, financiadas a partir do capital privado e chamadas também de “cidades-empresa” podem ser destacadas: como a Klabin no Paraná, que originou o município de Telêmaco-Borba e as Vilas Amazonas e Serra do Navio no Amapá, da Indústria e Comércio de Minérios S.A. (ICOMI), projetadas para abrigar 2500 habitantes cada uma na década de 50. Piquet, por sua vez, distinguiu as cidades operárias citadas por Correia como “cidades-empresa” e também “mono-industriais”, diferenciando esses projetos urbanos por sua origem - na grande maioria, uma única empresa industrial.<sup>17</sup>

No entanto, uma questão fundamental deve ser salientada no que diz respeito às prerrogativas da designação de “cidade” a muitos dos exemplos constituídos a partir do controle de uma empresa, já que, apesar de as aglomerações possuírem todos os atributos para constituírem-se em cidades, elas ainda estavam sob o controle da empresa, com o monopólio da propriedade imobiliária, o controle político e econômico.

Uma aglomeração isolada, fundada por empresa, dificilmente reúne todos esses atributos: pode atingir mais de quatro mil moradores, sua população pode estar envolvida com atividades urbanas, pode ser sede de um município, mas dificilmente oferece autonomia a seus moradores.<sup>18</sup>

---

<sup>16</sup> CORREIA, 2001, op.cit.,p.89.

<sup>17</sup> PIQUET, 1998, op. cit., p. 27.

<sup>18</sup> CORREIA, 2001, op.cit., p. 90.

A cidade autônoma de fato, livre do controle da fábrica, é o resultado de um longo processo na maioria dos exemplos, com características diferentes caso a caso. Em Pernambuco por exemplo, a cidade de Paulista, originada em área rural pelo Grupo Lundgreen, teve a sua situação alterada pela Constituição do Estado em 1947, que estabeleceu que as sedes dos municípios e distritos não poderiam se localizar em terras privadas, salvo se fossem de propriedade religiosa ou de instituições beneficentes.<sup>19</sup> Já em Volta Redonda, os contínuos planos de expansão da usina e a demanda por mão de obra provocaram o crescimento não planejado e fora do controle da CSN passando, em 1954, à categoria de município.

A partir dos anos 30, as cidades constituídas por uma única empresa tiveram outra característica: a de se constituírem em assentamentos cujo projeto era objeto de concursos ou encomendados a arquitetos e engenheiros. Este foi o caso precursor de Monlevade (1934), cidade-operária em Minas Gerais, bem como de Harmonia (1937) no Paraná.<sup>20</sup>

De acordo com Correia, as cidades projetadas a partir de 30 atingem o patamar de “modelo” por se constituírem como assentamentos planejados que, para além da ordem econômica original, organizaram as necessidades e a vida do operariado no dia a dia, estabelecendo uma estrutura idealizada com um cotidiano regrado e afastando seus habitantes das atividades que não contribuíssem para uma vida sadia.<sup>21</sup>

Como vimos, os assentamentos industriais e operários assumiram diversas características e designações, estas podendo ainda ser discutidas indicando uma área do urbanismo a ser mais explorada. Novos termos começaram a ser difundidos através dos projetos de urbanismo, como a noção de “núcleo fabril”<sup>22</sup> para aqueles assentamentos produzidos por empresas e também isolados, diferenciando-se, por sua vez, do termo “cidade” - que entrava em conflito com os interesses privados de uma companhia - e “vila operária”, que era um termo mais restrito a uma tradição tipológica e a uma escala.

---

<sup>19</sup> Ibidem, p.91.

<sup>20</sup> Ver o concurso de Monlevade em: LIMA, F. J. M. **Por uma cidade moderna: ideários de urbanismo em jogo no concurso para Monlevade e nos projetos destacados na trajetória dos técnicos concorrentes (1931-1943)**. São Paulo: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo/USP, 2003. Tese de Doutorado.

<sup>21</sup> CORREIA, 2001, op. cit., p. 93.

<sup>22</sup> Ibidem, p.93.



Em Porto Alegre entre 50 e 60, como veremos mais detalhadamente adiante, duas iniciativas da Prefeitura Municipal e do Governo do Estado destacaram-se por estruturarem espacialmente a questão da produção industrial e da moradia operária: o *Plano Piloto do Delta do Jacuí* (1957) e a *Cidade Industrial de Porto Alegre* (1961). Ambos os projetos foram considerados como planos de extensão da Capital. O *Plano do Delta* pretendia criar uma “nova cidade”, cujo “núcleo principal localizar-se-ia em conjunção com as áreas industriais”.<sup>23</sup> Nos anos seguintes, na descrição do projeto da *Cidade Industrial*, a abordagem era a de que se pretendia elaborar uma “área planificada” com os seus limites territoriais estabelecidos em lei, conforme as diretrizes gerais do plano. Porém, o projeto de iniciativa governamental previa a interferência direta da administração do estado naquela “cidade”, tanto no sentido do tipo de ocupação industrial - que deveria ser do interesse do estado - quanto na forma de ocupação habitacional, que poderia ser por iniciativa do próprio Estado, por outras entidades públicas e autarquias diversas e pela própria iniciativa industrial.<sup>24</sup>

A *Cidade Industrial* (CIPA) localizava-se dentro do município de Porto Alegre, em vazios existentes e com conexões de traçado com o centro urbano. Aqui o termo “cidade” apresenta-se designando uma nova estrutura, mas com alguma dependência funcional do núcleo urbano de Porto Alegre. A *Cidade Industrial* corresponderia mais ao nome do projeto do que propriamente a uma “cidade industrial” que tivesse as características já citadas de outros casos no país e que gerariam novos municípios. Ainda que os exemplos de iniciativas planificadoras de Minas Gerais como o Parque Industrial de Contagem e Santa Luzia tenham sido exemplos para a CIPA, constituíram-se muito mais como iniciativas destacadas de política industrial do que propriamente de projeto para a cidade industrial gaúcha.

Ressaltamos ainda que o caso da *Cidade Industrial de Porto Alegre* (CIPA), como iniciativa estadual e projeto, pretendia congregiar diversos tipos de indústrias que fossem do interesse do estado no contexto de uma política industrializadora; o que o diferia, assim, da definição usual de “cidade empresa” e da maioria dos exemplos de “cidades industriais”, que eram geradas a partir de uma única empresa. Consideramos portanto que, como iniciativa,

---

<sup>23</sup> PAIVA, E. P., FAYET. C., VERONESE, R., MARQUES, M. **Delta do Jacuí: Plano Piloto**. Porto Alegre: Prefeitura Municipal de Porto Alegre. 1957.

<sup>24</sup> PAIVA, E. P., VERONESE, R., HEKMAN, M. **Cidade Industrial de Porto Alegre**. Plano de Urbanização. Porto Alegre: Governo do Estado do Rio Grande do Sul, 1961.

a CIPA aproxima-se do termo mais generalizado de “núcleo industrial”. Os motivos para a aproximação do termo seriam que:

- a) a mesma não tinha o estatuto de cidade e não era um núcleo isolado, típico de outros casos brasileiros;
- b) contava com um projeto de lei especial e regulamentador para sua implantação, apesar de estar sujeito às regras do código de obras do município;
- c) apesar da proximidade com o núcleo urbano, não poderia ser chamada de bairro operário pois, como verificamos, era regido por lei urbanística especial.

A partir das diversas abordagens e termos que designaram os assentamentos industriais e operários no Brasil, veremos que no caso de Porto Alegre os loteamentos e os projetos urbanos industriais e operários admitem diferentes características daqueles, nos mesmos termos, em outros estados brasileiros. Nos próximos capítulos, através da análise dos assentamentos de Porto Alegre os termos comentados até aqui serão utilizados com ressalvas caso a caso.

Ainda esclarecemos que propositalmente utilizamos a conjunção “industrial e operária” para este trabalho, pois reforçam os objetivos desses planos e projetos no sentido da proximidade da habitação e postos de trabalho e, em casos especiais, a articulação planejada dos mesmos com equipamentos urbanos e conexões estratégicas com a cidade.

Outra questão conceitual envolveria os termos de “planos” e “projetos” que são recorrentes nos exemplos utilizados.

A definição de projeto urbano resulta de amplo debate conceitual, assim como é o plano em si. No campo da teoria do planejamento e de modo mais abrangente, Horácio Martins Carvalho definiu planejamento como um “processo sistematizado, sendo o plano o programa e o projeto documentos”.<sup>25</sup>

No caso específico do plano piloto, que seria o caso de alguns dos trabalhos analisados para a Várzea do Gravataí, Celson Ferrari explica que este tipo de plano seria o “resultado intermediário do processo de planejamento, consubstanciado em objetivos ou

---

<sup>25</sup> CARVALHO, H.M. **Introdução à teoria do planejamento**. São Paulo: Editora Braziliense, 1976.p.38.

metas de curto e longo prazos, que assumem a forma de mapas, plantas, gráficos e relatórios que sofrerão as modificações, acréscimo ou supressões sugeridos pelos beneficiários”.<sup>26</sup>

O projeto urbano, conforme a posição de Rovati, seguiria os objetivos traçados pelo planejamento urbano e abrangeria as definições espaciais:

Sem querer aprofundar aqui este outro debate conceitual, direi que o planejamento urbano distingue-se do projeto urbano porque tem a ver principalmente com a formulação de um programa para a cidade, fundado evidentemente em uma orientação ou estratégia política. O planejamento, desse ponto de vista, tem grande responsabilidade na definição da encomenda de projetos urbanos, enquanto que a estes últimos, caberia a qualificação concreta do espaço através de procedimentos de desenho e gestão. De outra parte, o projeto urbano se distinguiria do projeto de arquitetura, sobretudo porque este último, como sugeriu certa vez Antoine Grumbach, é sempre concebido para ficar pronto. O projeto de arquitetura inscreve-se no tempo curto, em oposição ao tempo longo do projeto urbano, concebido como parte de uma obra – a cidade – que jamais será integralmente concluída.<sup>27</sup>

Assim, consideramos que os trabalhos objeto desse estudo assumem diferentes conotações de acordo com o tipo de proposição a que tivemos acesso. No caso do *Projecto de um plano de um bairro industrial e operário* (1935) - como próprio nome sugere, “projeto de um plano” - e na *Cidade Industrial de Porto Alegre* - definida como um “plano de urbanização” - revelam-se proposições no nível de planos piloto, pois ambos sugerem o detalhamento futuro. Por outro lado, o trabalho de *Benópolis* na pesquisa não contou com um documento descritivo ou um plano como os já citados, definindo-se por isso como um projeto urbano.

Ressaltamos ainda que estes planos e projetos urbanos acima citados foram iniciativas promovidas tanto por agentes públicos como privados, obedecendo à legislação do período da sua elaboração e articulando-se, no caso de Porto Alegre, com alguns dos estudos para a cidade.

---

<sup>26</sup> FERRARI, C. **Dicionário de Urbanismo**. São Paulo: Disal, 2004. p.281.

<sup>27</sup> ROVATI, J.F. Quem debate o projeto urbano no Brasil? In: MACHADO, D.B.P.(org.) **Sobre urbanismo**. Rio de Janeiro: Viana & Mosley: Ed. PROURB, 2006.p.83.

## 1.2 Histórico e experiências industriais e operárias

Neste segmento, comentaremos sob o enfoque histórico, a origem das principais iniciativas no sentido da implementação da produção industrial conjuntamente à melhoria das condições de vida e de moradia da força de trabalho no mundo. Os reflexos dessas iniciativas teriam repercussões ideológicas e projetuais na criação de núcleos industriais e operários no Brasil.

Aqueles princípios, teorias e planos que seriam as referências para os projetos industriais e operários no Brasil serão tratados a seguir como os modelos exemplares, cujos reflexos podem ser identificados também no caso de Porto Alegre.

Mais adiante neste capítulo, analisaremos os principais projetos industriais e operários no Brasil, que constituíram, historicamente, um referencial significativo no contexto da industrialização brasileira e que seriam contemporâneos aos casos da capital gaúcha.

### 1.2.1 Os núcleos industriais e operários

Inicialmente, as mudanças promovidas pela Revolução Industrial nas cidades foram de tal ordem que provocaram a reflexão sobre os problemas urbanos que se apresentavam em grandes proporções e que, até então, tinham parâmetros desconhecidos para a sociedade. O incremento de população devido a fatores como a redução da taxa de mortalidade e o desequilíbrio populacional da sua distribuição, entre a cidade e o campo, induziu a uma série de novas tensões cujo cenário era a cidade. Dentre elas estava o aumento populacional nas cidades - favorecido pela oferta de trabalho na indústria - e desse modo gerando problemas como a inadequação da moradia operária, as demandas pelos serviços de infraestrutura e a conseqüente desestruturação da cidade consolidada. Os contingentes que deixavam os campos para trabalhar nas indústrias das cidades ficavam alojados nos espaços vazios disponíveis nos bairros antigos ou em construções erguidas na periferia, que se disseminavam fazendo a extensão da cidade primitiva.<sup>28</sup> Surge então a especulação imobiliária, produzindo alojamentos de péssima qualidade e a marginalização

---

<sup>28</sup> BENEVOLO, L. **As origens da urbanística moderna**. Lisboa: Editorial Presença, 1987.p. 34.

de zonas da cidade com carências higiênicas básicas, como o escoamento dos detritos diretamente na rua - lugar de vivência da população e de seus animais. A descrição de Manchester por Engels, em 1845, ilustrava a situação:

Na cidade velha as ruas, mesmo as melhores, são estreitas e tortuosas, as casas são imundas, velhas, a cair, e o aspecto das ruas laterais é horrível...É difícil imaginar a mistura desordenada das casas, escarnecendo de qualquer urbanística racional, o seu apinhamento, é de tal ordem que se encontram literalmente em cima uma das outras.<sup>29</sup>

Benevolo argumenta que os males da cidade industrial nos primeiros decênios do século XIX se deram durante uma fase de vazio ideológico privando a sociedade de corrigir estes males na prática, pois ainda não tinham sido viabilizados os novos instrumentos que poderiam solucionar a situação. O período caracterizou-se, então, por uma série de iniciativas isoladas, projetos e leis na tentativa de mudança: algumas que abordariam os problemas da “urbanística moderna”, partindo de um modelo alternativo à cidade existente e que se realiza longe desta; outras que partiriam das exigências técnicas individuais ligadas ao desenvolvimento da cidade industrial, procurando corrigir seus defeitos isolados, como as experiências que alterariam o uso do solo urbano.<sup>30</sup>

Uma dessas iniciativas individuais aconteceu nos primeiros anos do século XIX, quando Robert Owen (1771-1858) implantou a colônia-modelo de *New Lanark* na Escócia: uma experiência isolada de um núcleo fabril, que pretendia construir o ambiente ideal para a vida do homem trabalhador sem pensar em qualquer vantagem econômica, individual ou coletiva, em uma espécie de cooperativismo. Para isso, ele promoveu uma série de benefícios aos seus operários, como melhores remunerações, horários reduzidos, casas dignas e um centro de “assistência moral”, que tinha a educação como principal objetivo. Owen propunha um modelo que correspondia a um assentamento semi-rural com uma população média de 1200 pessoas, sendo que a distribuição das edificações seria conforme um paralelogramo, com os equipamentos públicos colocados no eixo central da figura e as moradias nas extremidades. Ele expôs o plano a várias autoridades e personalidades da época, mas suas tentativas não encontraram repercussão. Por iniciativa própria fundou, na América do Norte, mais precisamente em Indiana, EUA, o núcleo de *New Harmony* em 1825

---

<sup>29</sup> Ibidem, p.36.

<sup>30</sup> Ibidem, p.47.

(Figura 3 e Figura 4). Apesar de contar com seguidores, as dificuldades econômicas, dissidências e dificuldades internas fizeram a iniciativa sucumbir, fazendo Owen retornar à Inglaterra. Contudo, a difusão das suas idéias persistiu e estas passaram a influenciar as cooperativas de consumo e, posteriormente, as organizações comunitárias inglesas.<sup>31</sup>

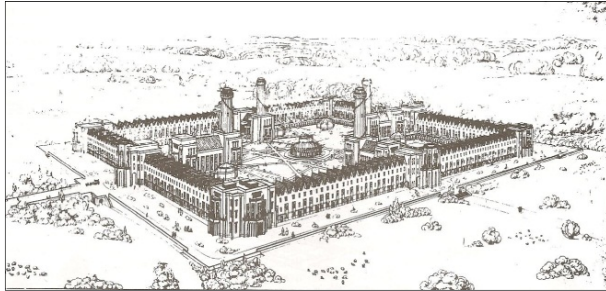


Figura 3: Aldeia a ser construída em Harmony, Indiana, EUA por iniciativa de Owen.  
Fonte: Benévolo, 2003, p.568.

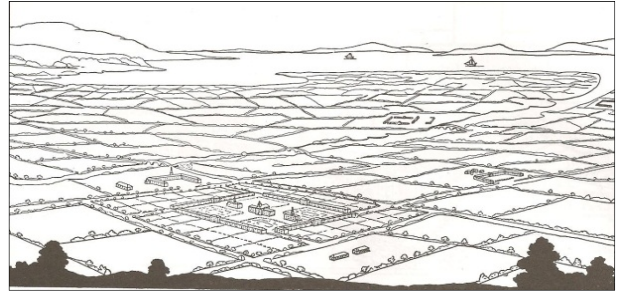


Figura 4: Esboço de uma aldeia no relatório de Owen de 1817.  
Fonte: Benevolo, 2003, p.567.

Essa abordagem de Benevolo para as ações de Owen foi distorcida segundo Correia, ao mostrá-la como algo excepcional e isolado, fruto da generosidade pessoal e com uma clara compreensão, pelo industrial, dos “problemas sociais e urbanísticos”. Ela argumenta que esta ideia se aproximava da maioria dos outros biógrafos de construtores de núcleos fabris, que destacavam nestes o caráter de filantropia e da capacidade de empreender soluções para problemas sociais e urbanos ligados à industrialização.<sup>32</sup> Ao mesmo tempo, ela argumenta que outros autores divergem quanto aos assentamentos fabris norte-americanos, defendendo que essas comunidades se desenvolveram buscando fundamentalmente a máxima eficiência da produção fabril, associada a um controle rígido sobre os trabalhadores, busca de terras baratas e a proximidade das fontes de energia.<sup>33</sup>

Saint Simon (1760-1825), na França, não tratou especificamente da concepção urbana de uma colônia ou comunidade como Owen. Porém, desenvolveu uma teoria social em que os industriais, os técnicos e os operários seriam aqueles que deveriam obter os postos de comando e coordenar a nova sociedade. Este socialista utópico e seus seguidores destacaram-se justamente por transmitirem à cultura francesa o valor das obras públicas e o papel do engenheiro como articulador dessas obras, dado o seu conhecimento técnico-científico.

<sup>31</sup> Ibidem, p.62.

<sup>32</sup> CORREIA, T. de B. **Pedra**: Plano e cotidiano operários no sertão. Campinas: Papirus, 1998.p. 22.

<sup>33</sup> Ibidem, p. 22.

Saint Simon defendia uma sociedade hierarquizada, na qual estariam no topo os diretores da indústria e da produção, os engenheiros, os artistas e os cientistas. Nas camadas baixas estariam os trabalhadores executores das tarefas e dos projetos elaborados pelos diretores.

O governo na sociedade teria o papel de garantir o exercício do trabalho e a sua manutenção, sendo que a organização mais importante seria a indústria. O bem comum e os interesses gerais deveriam guiar a nova sociedade.

A filosofia sansimonista e suas ideias ideológico-moralistas foram preponderantes na organização da Escola Politécnica de Paris nos anos 30 do século XIX e na construção do papel do engenheiro como aquele mais capaz de administrar a cidade, dado o seu conhecimento técnico.<sup>34</sup> As influências desta escola foram significativas para a Escola Politécnica do Rio de Janeiro e para a formação dos seus engenheiros, que deveriam contribuir para o progresso da ciência e da sociedade, principalmente através da participação das obras públicas e do ensino.

Dentre os textos difundidos na Escola Politécnica do Rio de Janeiro estavam aqueles dos utopistas seguidores de Saint Simon, como Jean Reynaud e Michel Chevalier.

A repercussão das ideias sansimonistas no Brasil tinha no seu bojo as questões do papel da instrução pública como meio de suscitar o progresso, e de que era chegada a hora da Ciência influenciar a Política. Heliana Angotti Salgueiro escreve que os engenheiros brasileiros formados sob a influência das ideias de Saint Simon, como Aarão Reis, convergem para o “cientismo”:

Para eles, a razão e a ciência devem ditar as decisões políticas para a humanidade; esta caminhará para uma homogeneização e unificação progressiva: A ideia de um Estado Universal vem do projeto cientista, isto é, do positivismo.<sup>35</sup>

---

<sup>34</sup>SOUZA, C. F. de. **Plano geral de melhoramentos de Porto Alegre**: o plano que orientou a modernização da cidade. Porto Alegre: Armazém Digital, 2008. p.55.

<sup>35</sup> SALGUEIRO, H. A. **Engenheiro Aarão Reis**: o progresso como missão. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro. Centro de Estudos Históricos e Culturais, 1997.p. 30.

Os engenheiros politécnicos estavam imbuídos da ideia de representarem uma elite profissional, capazes de responder à modernização técnica e ao imperativo de fazer progredir o país.

Aarão Reis - já citado e responsável pelo projeto da cidade de Belo Horizonte - foi um dos seguidores de Saint Simon na primeira fase de sua vida profissional e, anos depois, de Augusto Comte. Mesmo com a missão ideológica da aplicação da racionalidade prática dos serviços públicos ele não excluiu a preocupação com os projetos de ordem social: chegou a presidir uma comunidade no interior do Estado do Rio, na qual foi aplicado o modelo fourierista de justiça social. Ele teria adquirido uma fábrica desativada de fósforos em 1892, transformando-a em uma próspera indústria cujos trabalhadores viviam em uma vila em torno da fábrica, com infraestrutura de escola e parque para exercícios físicos em franca harmonia entre capital e trabalho.<sup>36</sup>

Os engenheiros formados pela Politécnica do Rio de Janeiro ou pela Escola Militar, por sua vez, tiveram fundamental participação na fundação da Escola de Engenharia de Porto Alegre e como professores da mesma. A doutrina vigente era a Positivista de Augusto Comte, discípulo de Saint Simon na França, cujo pensamento obteve significativa repercussão nos meios científicos e políticos da capital gaúcha, principalmente no período hegemônico do Partido Republicano Riograndense (PRR). O pensamento de Comte foi o norteador das posições políticas da administração pública e do seu quadro técnico nas primeiras décadas do século XX. Podemos verificar, portanto, que a origem ideológica de Saint Simon teria significativos reflexos nos personagens do urbanismo de Porto Alegre, como será aprofundado mais adiante.

Nos meios acadêmicos outras ideias tiveram repercussão, como a de Charles Fourier (1772-1837), contemporâneo dos citados Owen e Saint Simon. Ele pretendeu a concepção de um novo sistema filosófico e político: a da formação de um grupo de aproximadamente 1620 pessoas de diferentes posições sociais – a Falange – e o seu assentamento em uma área de 250 hectares em um edifício único – o Falanstério. A falange suprimiria a competição dos interesses individuais e de classe, e buscaria a união de esforços no sentido da harmonia universal. Em termos espaciais, as casas deveriam ser coletivas, favorecendo a concentração de serviços e as relações mútuas.

---

<sup>36</sup> Ibidem, p. 39.



O modelo descrito repercutiu em diversos países, com tentativas reais de implantação na França, Rússia, Argélia e América entre 1830 a 1850. Dentre as propostas de concretização deste modelo, destacamos a de Jean Baptiste Godin, em Guise, na França, com a construção de um falanstério em 1859. Neste caso específico, na edificação chamada de familistério havia acomodações individuais para as famílias operárias, bem como outras edificações destinadas aos equipamentos como a creche, escolas, o teatro e a lavanderia. A administração do conjunto construído seria feita por uma cooperativa de operários a partir do ano de 1880 (Figura 5 e Figura 6).<sup>37</sup>

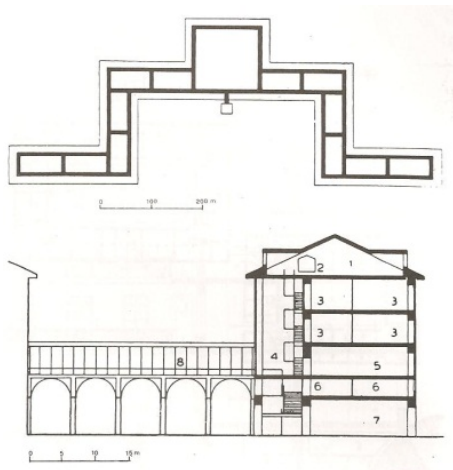


Figura 5: Familistério: planta e corte esquemático. Fonte: Benevolo, 2003,p.569.

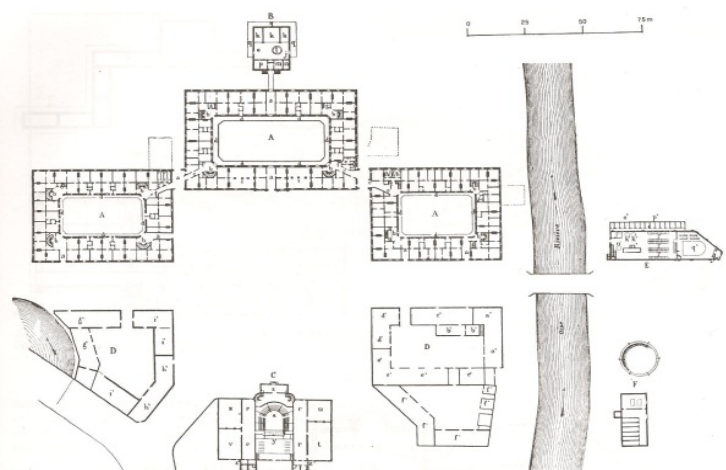


Figura 6: Planta geral do Familistério de Guise. Fonte: Benevolo, 2003, p.570.

Os reflexos dos falanstérios chegaram ao Brasil mais precisamente em 1842, quando houve a instalação de uma comunidade na Península do Saí, próximo à Ilha de São Francisco em Santa Catarina. A empreitada foi de 217 franceses que imigraram liderados pelo médico Benoit Jules Mure. Ele tinha o projeto de construir no assentamento várias oficinas, salas de refeição, bar, museus, gabinetes de ciências e um teatro. A cozinha seria um espaço comum, bem como a adega, o armazém e o celeiro. A comunidade recebeu o nome de “Colônia Industrial do Saí” e conseguiu, na época, o adiantamento de recursos da Assembléia Geral (atual Congresso Nacional) para os custos iniciais da instalação dos adeptos de Fourier no local. No entanto os seus membros tinham, em sua maioria, profissões de caráter exclusivamente urbano, como alfaiates, arquitetos, contadores,

<sup>37</sup> BENEVOLO, 1987, op. cit., p. 70.

carpinteiros, dentistas e médicos, determinando deste modo um desafio na organização e administração da colônia, que passava continuamente por desavenças, problemas de adaptação e rupturas no grupo. Ao final de 1844, permaneciam na comunidade somente 24 pessoas. Conforme um ofício de 1847, de Joaquim de Oliveira Cercal, de São Francisco, dirigindo-se ao Presidente da Província, ele comunicava naquela data “estar extinta a Colônia do Saí”.<sup>38</sup>

Este exemplo da utopia de Fourier não chegou a implementar o edifício do falanstério nos moldes da descrição do seu autor; a comunidade foi construída em unidades isoladas, de acordo com os recursos locais e com as funções a serem desempenhadas. Porém, conforme o desenrolar dos fatos no período e principalmente as disputas internas, o ideal de sociedade que trouxe aquele grupo para o Brasil foi justamente o modelo que não conseguiram realizar em função de suas disputas.

Outras ideias utópicas foram abordadas pela historiografia das cidades, nas quais não pretendemos nos deter. Porém, podemos citar demais iniciativas e ideias precursoras de mudanças nas condições do operariado, como *Icária*, de Etienne Cabet (1788 -1856); *Hygea*, de Benjamin Ward Richardson (1828 –1896); e os textos de Augustus Pugin (1812 – 1852), John Ruskin (1818 –1900) e Júlio Verne (1828 –1906).<sup>39</sup>

A relevância dos exemplos dos reformadores acima estaria, como veremos a seguir, nos reflexos do seu pensamento em modelos como as cidades-jardim de Ebenezer Howard em 1898 e nos projetos das *Siedlungen* após a Primeira Grande Guerra. Porém, a importância destes exemplos encontra-se, segundo Benevolo, principalmente na mudança de cultura e organização da paisagem urbana e rural conforme as novas relações econômicas e sociais.<sup>40</sup>

Houve ainda aqueles casos de assentamentos industriais isolados, que tinham como princípio básico a habitação salubre para os trabalhadores e a introdução de serviços e equipamentos de saúde, lazer, educação e etc, como os núcleos ingleses de *Bromborough*

---

<sup>38</sup> THIAGO, R. S. As múltiplas histórias da Ilha e arredores. In: SANTOS, S. C. dos.; NACKE, A., REIS, M. (org.) **São Francisco do Sul**: muito além da viagem de Gonneville. Florianópolis: Ed. da UFSC, 2004.

<sup>39</sup> CHOAY, F. **O urbanismo**: utopias e realidades, uma antologia. São Paulo: Perspectiva, 2005.

<sup>40</sup> BENEVOLO, 1987, op.cit. p., 90.

*Pool* (1853), fundado pela fábrica de velas e lubrificantes *Price's Patent Candle Company*; *Port Sunlight* (1888), criada pela empresa de sabonetes *Lever*; *Bournville* (1894), da fábrica de chocolates *Cadbury*; e *New Earswick* (1902), que contava com amplas áreas verdes, sendo consideradas antecipações das cidades-jardim.

*Port Sunlight* tinha, inicialmente, o traçado das suas vias seguindo as curvas naturais do seu sítio, de modo a contornar os pântanos e os canais que penetravam no seu centro, com algumas destas áreas reservadas a jardins. Nos primeiros anos deste século, algumas destas áreas foram drenadas e aterradas e um novo plano foi traçado, mais monumental que o anterior e criando uma série de vias radiais a partir da igreja (Figura 7).

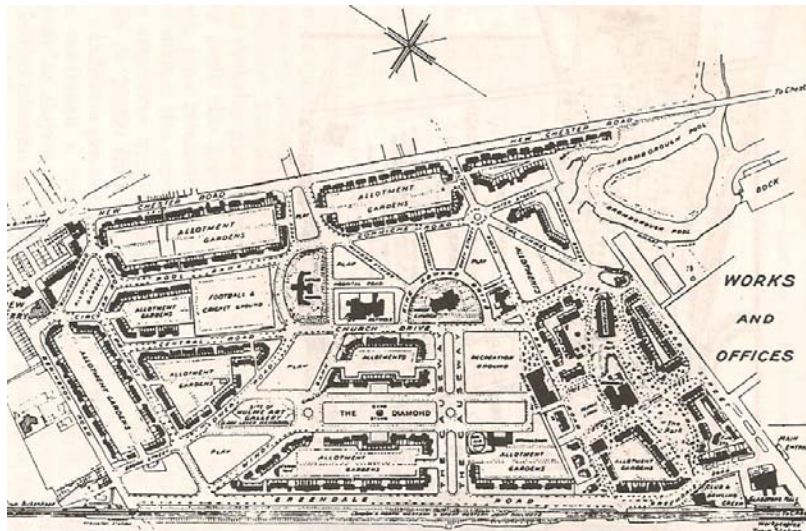


Figura 7: Planta de Port Sunlight, fundada por W.H.Lever em 1888 . Fonte: Benevolo,1987,p.126.

*New Earswick* (1902), que contava com a arborização de suas ruas, casas ajardinadas e um amplo parque foi projetada por Raymond Unwin e Barry Parker que, nos anos seguintes, seriam também autores de uma das pioneiras cidades-jardim na Inglaterra – *Letchworth* (1904). Estas iniciativas inglesas eram, no entanto, assentamentos isolados e pertencentes a uma única empresa que administrava a totalidade da cidade e impunha a rotina e a ordem do trabalho fabril.<sup>41</sup>

Nos Estados Unidos, em contexto semelhante, foram implantadas as chamadas *company towns*, que eram também de propriedade de empresas e administradas pelas mesmas. Uma *company town* modelo abrangeria o planejamento do traçado, os

<sup>41</sup> CORREIA, 1998, op. cit. p.54.

equipamentos urbanos, as casas adequadas para o operariado e a sua manutenção pela companhia. Já as chamadas *corporate towns* eram originalmente planejadas por uma única firma, mas acabavam por se ampliar, tornando-se comunidades multi-empresariais, onde a indústria poderia ser a companhia dominante mas não tinha o controle total da comunidade, com a combinação de habitações particulares, habitações pertencentes à empresa, igrejas e escolas e outras instituições (Figura 8).<sup>42</sup>

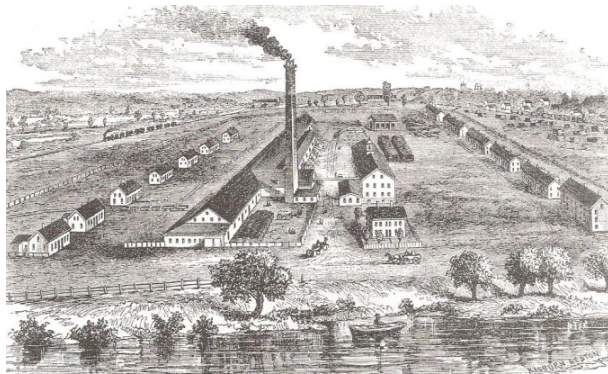


Figura 8: Company Town em New Hampshire, EUA.  
Fonte: Bradley, 1999,p.59.

Outras iniciativas industriais na Europa se somaram às já citadas, como a aldeia de *Grand-Hornu* (1825), na Bélgica, e entre 1863 e 1875 os núcleos fabris nos arredores de Essen, Alemanha, fundadas pelas indústrias *Krupp*. Contudo, vale salientar que as cidades industriais comentadas surgiram em oposição à situação da cidade real existente com seus inúmeros problemas gerados pela industrialização. Eram fundadas pelas companhias e não tinham, portanto, os atributos da cidade tradicional, principalmente no que tange à sua autonomia (Figura 9).

---

<sup>42</sup> BRADLEY, B. H. **The works:** the industrial architecture of United States. New York: Oxford University Press, 1999.p. 58.

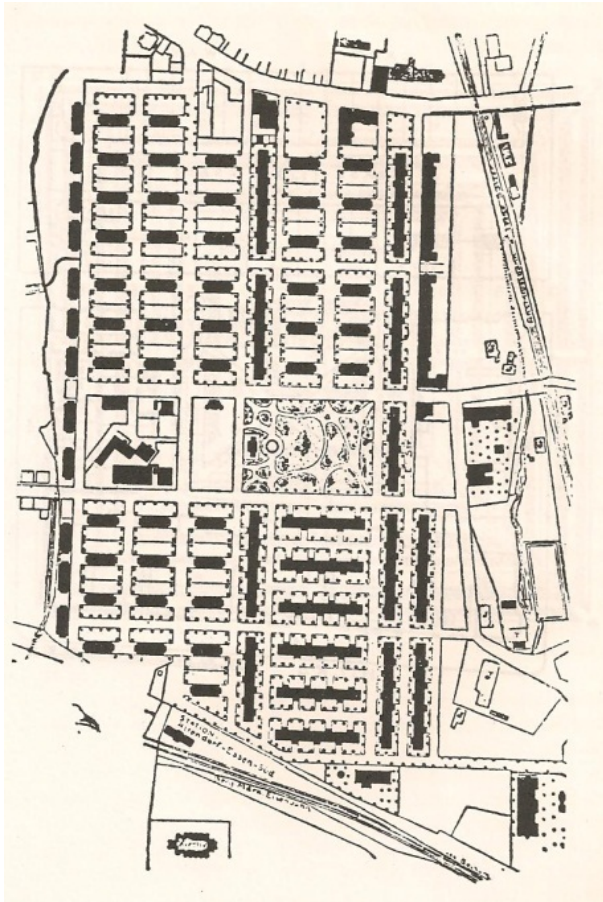


Figura 9: Planta da colônia operária de Kronenberg, das indústrias Krupp em 1873. Essen, Alemanha. Fonte: Benevolo, 1987, p. 135.

Destacamos que, nas alternativas de sociedade ou nas proposições urbanas, os pensamentos eram difundidos fundamentalmente nos meios intelectuais, e seus exemplos pioneiros de sociedade ou colônia eram produto, essencialmente, de iniciativas privadas ou de grupos de indivíduos. O poder público neste período ainda não planejava os meios de intervenção no caos das cidades industriais. Isso ocorreria apenas a partir do advento das epidemias na Inglaterra, que levariam o governo daquele país a desenvolver medidas de controle da saúde pública.

A principal contribuição no sentido da possibilidade da construção de novos núcleos industriais e operários foi pela rede ferroviária, que proporcionou intensas conexões entre as cidades, cobrindo extensos territórios tanto na Europa como nos Estados Unidos e tendo reflexos diretos na produção e nos mercados dos mesmos.

Da mesma forma, as interligações entre as cidades e a atração industrial fizeram surgir as periferias urbanas, que se constituíram em aglomerações com sérios problemas de ordem sanitária. Havia a noção de que as aglomerações dos pobres nas cidades era um perigo constante, uma ameaça à sociedade: uma força que não podia ser controlada em seu comportamento, com um caráter instintivo e desregrado. Eram estes indivíduos os

responsáveis pelas pilhagens, as revoltas e os incêndios na cidade, ameaçando a ordem e as instituições. Os problemas dos pobres nas cidades e da população operária foi tema recorrente de autores estudiosos da sociedade e dos romancistas no século XIX, como Charles Dickens e Vitor Hugo.

As inconveniências higiênicas dessas aglomerações culminaram nas epidemias de cólera que se iniciaram a partir de 1830 na Inglaterra, momento no qual foram percebidos claramente pelo poder público os motivos da disseminação e a busca de soluções e de providências. Conforme Benevolo, “a legislação sanitária foi a precedente direta da moderna legislação urbanística e, a partir dela, onde cedo se generalizou a noção de expropriação, estendendo as obras públicas a todo o corpo da cidade”.<sup>43</sup>

Edmund Chadwick (1800-1890), inspetor nomeado para a Comissão dos Pobres, teve a responsabilidade de documentar as condições desta população em Londres. Ele percebeu que o maior problema era as instalações do espaço construído e as recentes transformações da cidade. Dentre as principais providências a serem tomadas, segundo relatório da Câmara dos Comuns, estavam aquelas de combinar as instalações de esgotos com as de pavimentação, alargar as ruas, fixar requisitos higiênicos mínimos para as habitações - inclusive com serviços sanitários - e conceder fundos para a criação de parques públicos nas cidades industriais. Resultaram dessas decisões o *Public Health Act*, promulgado em 1848, e a primeira legislação voltada para a realidade da nova situação urbana.<sup>44</sup>

Na França, as leis desse tipo foram aprovadas em 1850; porém, seu conteúdo era mais restrito que o da lei inglesa, voltado a disciplinar as características dos alojamentos de aluguel e confiando a execução da lei a serviços comunais. Ainda assim, neste caso, as leis de expropriação eram mais eficientes que as inglesas, e foram utilizadas para o saneamento dos bairros habitacionais, culminando na expressiva transformação de Paris por Haussmann nos anos seguintes, graças à ampliação da abrangência da lei através de uma emenda que dava ao executivo a decisão da desapropriação.

---

<sup>43</sup> BENEVOLO, 1987, op.cit.,p.94.

<sup>44</sup> BENEVOLO, 1987, op. cit., p. 95.

### 1.2.2 Os modelos

A constante busca pela solução dos efeitos nocivos da industrialização no meio urbano nos anos finais do século XIX e no início do século XX provocou, em grande medida, a estruturação do pensamento urbanístico; através dos seus modelos teóricos e construídos, gerou exemplos alternativos de novos núcleos, cuja função econômica principal era a industrial.

A concepção de cidade-jardim de Ebenezer Howard, desenvolvida e publicada no título *Tomorrow: a peaceful path to real reform* (Amanhã: uma via pacífica para a verdadeira reforma) em 1898 e mais tarde reeditada como *Garden Cities of tomorrow* (Cidades Jardins do amanhã), tornou-se uma referência para a constituição de núcleos urbanos e planos de extensões e bairros no Brasil. A ideia de cidade-jardim pretendia uma transformação da vida do operário industrial, com vistas a torná-la mais digna e confortável através da formação de uma comunidade moralmente equilibrada e autônoma. A produção deveria ser a industrial e a agrícola, devidamente localizadas para não prejudicarem as zonas de habitação. A dimensão e o crescimento da cidade seriam controlados por um amplo cinturão verde.

A implantação, conforme o diagrama proposto por seu autor, dar-se-ia em núcleos satélites ligados a um grande centro urbano por via ferroviária. Estariam dispostos de modo radioconcêntrico, em anéis que mesclariam áreas edificadas e cinturões verdes a partir de um centro cívico, onde seriam instalados os equipamentos públicos. As indústrias, por sua vez, se localizariam na faixa mais afastada do centro, junto à via férrea e separada das habitações por faixas de vegetação (Figura 10).<sup>45</sup>

---

<sup>45</sup> HOWARD, E. **Cidades-jardim de amanhã**. São Paulo: HUCITEC Ltda., 1996. Do título *Garden cities of tomorrow*., publicada originalmente em 1902, com revisões feitas sobre a primeira publicação de 1898.

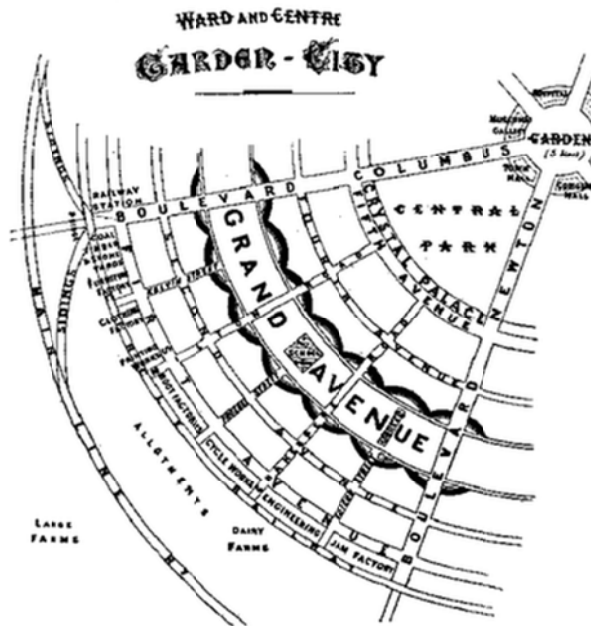


Figura 10: Modelo de E. Howard. Distrito e centro da Cidade-jardim.  
Fonte: Aymonino, 1971.p. 139.

A cidade-jardim teorizada por Howard concretizou-se parcialmente em *Lechworth* (1904), com projeto de Raymond Unwin e Barry Parker, e alguns anos depois em *Welwyn* (1919), projetada por Louis de Soissons, com previsão de baixa densidade populacional, muita área verde, uso do interior das quadras e construções recuadas dos limites dos lotes com jardins. Nestas duas cidades, questões como a autonomia, a dimensão física controlada e o sistema da propriedade compartilhada não foram levados a cabo nos termos propostos por Howard. No entanto, estas cidades difundiram amplamente a paisagem urbana de cidade-jardim e foram referência na criação de subúrbios e novos bairros no século XX, ligados a cidades existentes em vários lugares do mundo – contrariando, nestes casos, os princípios de Howard, avesso às grandes extensões e às concentrações urbanas (Figura 11 e Figura 12).<sup>46</sup>

<sup>46</sup> WOLFF, S. F. S. **Jardim América: o primeiro bairro-jardim de São Paulo e sua arquitetura.** São Paulo: Editora da USP, 2001.



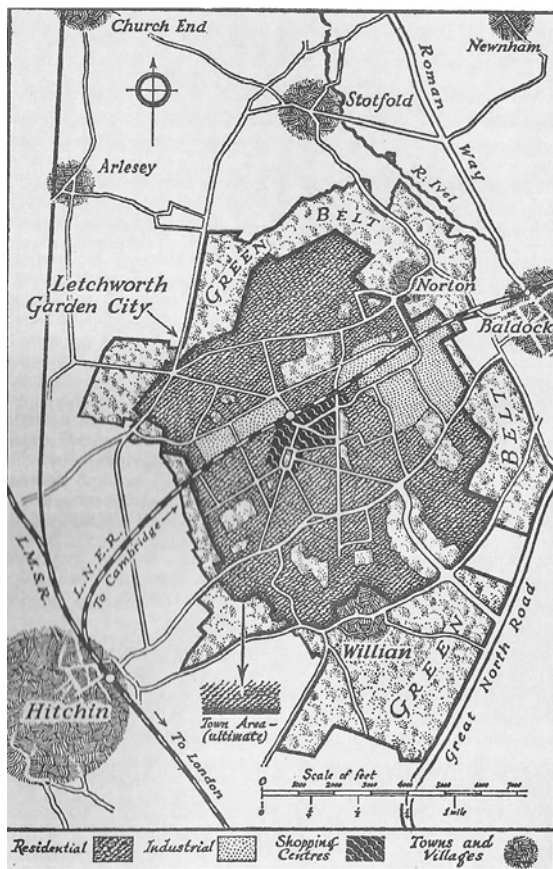


Figura 11: Plano da cidade jardim de Letchworth.  
Fonte: Howard, 1996, p. 46.

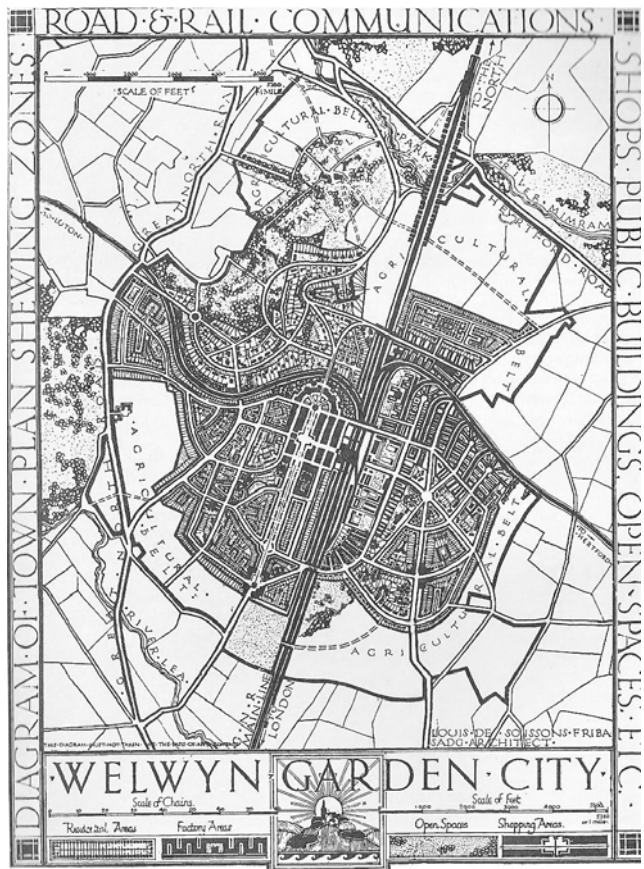


Figura 12: Welwin, Inglaterra.  
Fonte: Howard, 1996, p. 57.

Na concepção de Howard, o Estado se resumia às municipalidades representadas pelas Companhias das Cidades-jardim, convivendo em paralelo com as outras instâncias administrativas nacionais e municipais existentes.

Após a Primeira Guerra Mundial, a necessidade premente de reconstrução e de novas moradias inicia um processo de pressão sobre o governo inglês para a solução desses problemas. Dessa situação resultou, em 1919, o *Housing Act*, que foi um ato do parlamento britânico para a construção de novas casas com o apoio estatal. Este ato levou a população a acreditar que muitas cidades-jardim poderiam ser construídas.

O próprio Howard iniciou logo depois um movimento para a construção de cinquenta cidades jardins, fundando o *National Garden Cities Committee* (ou Comitê das Cidades-Jardim). Grandes esforços junto ao governo foram empreendidos para que a cidade jardim fizesse parte de uma política nacional, inclusive com correspondências pessoais de Howard.

A política aprovada, porém, era de caráter imediatista, visando a construção do maior número possível de casas e o mais rápido possível, sem qualquer planejamento mais cuidadoso a longo prazo. Somente após a Segunda Guerra Mundial, quando a reconstrução

do país fez-se novamente necessária, foi que se aprovou um programa semelhante ao que Howard havia proposto: o *New Towns Act*, de 1946. Este programa de reconstrução repercutiu positivamente não só no Reino Unido, mas também no resto do mundo como experiência em urbanismo.<sup>47</sup>

No Brasil, em torno de 1910 a Cia. City<sup>48</sup> de São Paulo produziu bairros dentro dos padrões do modelo de subúrbio ajardinado, em uma derivação formal da cidade-jardim. O bairro Jardim América, projeto dos ingleses Unwin e Parker, foi um empreendimento de expansão urbana com vistas a ganhos imobiliários no mesmo padrão do subúrbio de *Hampstead* (1904) em Londres. Nos anos seguintes foram criados os Jardins Europa e Paulista, congregados na região dos Bairros dos Jardins (Figura 13).

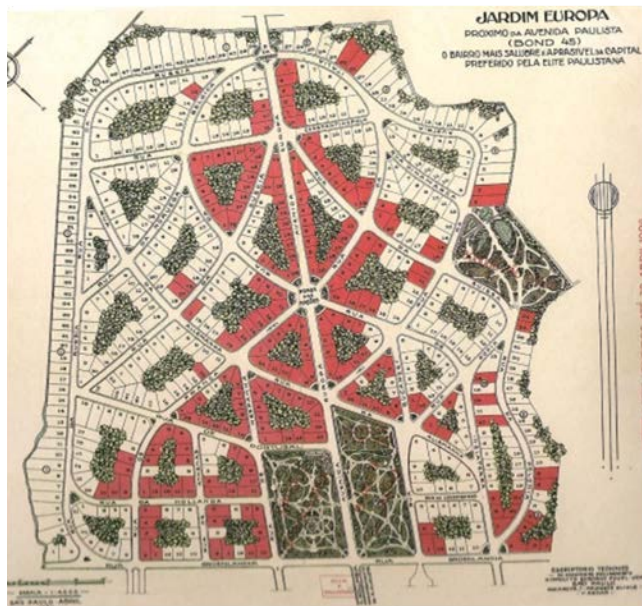


Figura 13: Jardim Europa, São Paulo. Planta de Hipólito Gustavo Pujol Júnior, 1924. Fonte: Toledo, 1996. p. 113.

No Rio de Janeiro em 1930, Alfred Agache, no seu plano “A cidade do Rio de Janeiro: extensão, remodelação e embelezamento”, propôs duas “cidades-jardim” para as ilhas do Governador e de Paquetá. No plano de Goiânia de 1933-35, de Atílio Correia Lima, as influências da cidade-jardim de Letchworth eram notáveis; porém, quando do

<sup>47</sup> HOWARD, 1996, op.cit. p.55-56.

<sup>48</sup> A Companhia City era a abreviação de *The City of São Paulo Improvements & Freehold Land Co. Ltd.* Empresa brasileira que buscou financiamento em Londres. Deste consórcio nasceram novos bairros como: Jardim América, Pacaembu, Alto da Lapa. Ver TOLEDO, B. L. de. **Prestes Maia e as origens do urbanismo moderno em São Paulo**. São Paulo: Empresa das Artes, 1996. p.110.

afastamento de Correia Lima e da criação de um novo projeto por Armando de Godoy, o Plano de Goiânia receberia, principalmente no seu setor sudeste, os reflexos do subúrbio-jardim de *Radburn*, projetado por Clarence Stein nos Estados Unidos (Figura 14 e Figura 15).<sup>49</sup>



Figura 14: Plano de Goiânia, de Armando de Godoy, 1940. Fonte: Leme (org.), 1999.p. 229.

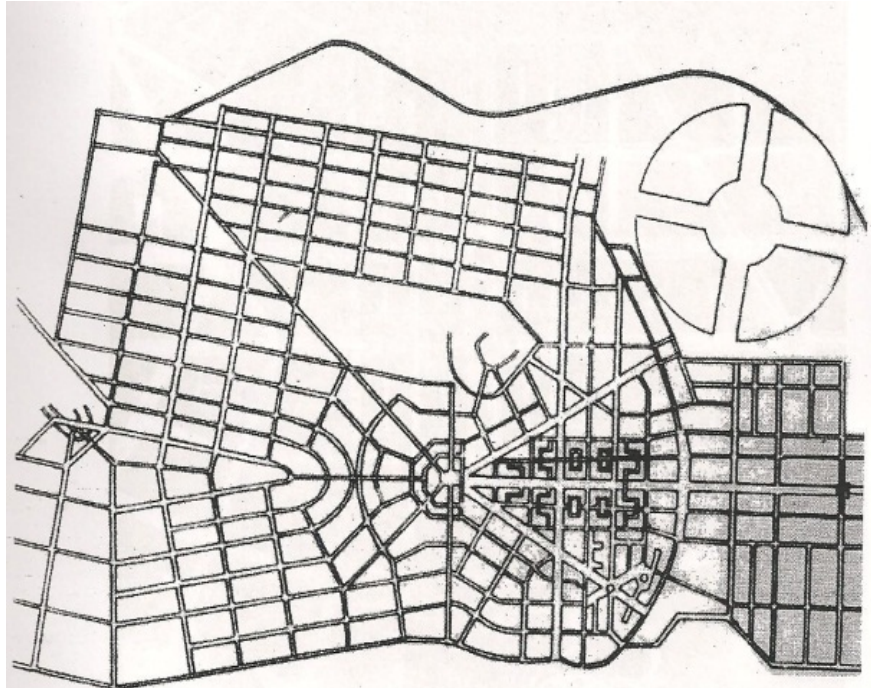


Figura 15: Plano de Goiânia, de Atílio Corrêa Lima, 1933-35. Fonte: Andrade, 1998.p. 404.

No caso dos Estados Unidos, os subúrbios-jardim se difundiram em empreendimentos da iniciativa privada com bairros estritamente residenciais como *Radburn*, pelos arquitetos Clarence Stein e Henry Wright, que visitaram os exemplos ingleses. Neste plano, a escola era o elemento central da comunidade, introduzindo o conceito de Unidade de Vizinhança, no qual a escola e os outros serviços polarizavam o atendimento das

<sup>49</sup> Segundo Carlos Monteiro de Andrade, Godoy trabalhara na equipe de Agache no Plano do Rio de Janeiro, absorvendo o urbanismo francês. No entanto, para dar continuidade ao plano de Lima para Goiânia, adotaria a concepção norte-americana de subúrbio-jardim, marcada pela noção de unidade de vizinhança e por uma posição privilegiada do automóvel na configuração dos espaços abertos, destinando maiores áreas para circulação e estacionamento. ANDRADE, C.R.M. de. **Barry Parker**: um arquiteto inglês na cidade de São Paulo. São Paulo: FAUUSP, 1998. Tese Doutorado. p. 388.

necessidades dos habitantes ocupantes da área, admitindo uma nova maneira de se pensar o urbanismo (Figura 16).<sup>50</sup>



Figura 16: Radburn, Cidade-jardim, projeto de Clarence Stein e Henry Wright, 1929.  
Fonte:Castello, 2008.p.55.

Ao longo do tempo, pode-se verificar que os exemplos que se sucederam em muito divergem do ideal inicial do autor das cidades-jardim, pois acabaram por alterar o padrão populacional original, os princípios comunitários e a questão da autonomia do núcleo. Ainda assim, propagaram consideravelmente os princípios formais do modelo, como a relação harmônica com a natureza, as ruas arborizadas, as curvas do traçado e os jardins residenciais. No Brasil, os traçados de novos loteamentos nas extensões das cidades muitas vezes refletiam os traçados das cidades jardins inglesas, gerando os chamados “bairros jardim”. Estes casos tiveram ampla repercussão: dos bairros para as classes mais abastadas até para a população operária, como em áreas de Porto Alegre.

<sup>50</sup> SOUZA, C. F. **O urbanismo do início do século no âmbito das doutrinas e sua repercussão no Brasil – o caso da cidade-jardim: o discurso e a imagem** [manuscrito]. 1996.p.1-17.

Ainda no contexto das primeiras décadas do século XX e no entre-guerras, outras iniciativas tentaram resolver problemas concretos relacionados à ordem industrial dentro de uma perspectiva alternativa e prática. Uma delas foi *“Une Cité Industrielle”* (1917), projeto de Tony Garnier (1869-1948) que exemplificou os modos de organização dentro da perspectiva de uma nova cidade industrial, que seria implantada no entorno da cidade de Lyon e com dimensões iniciais relativamente modestas. Carlo Aymonino defende que o que difere a proposta de Garnier das que a precederam (falanstério, familistério, cidades-jardim) foi justamente o seu ponto de partida realista, capaz de aceitar o desenvolvimento posterior de um assentamento projetado. Ao mesmo tempo, a Cidade Industrial não se limitava a uma proposta parcial como a de habitação e serviços anexos, mas viabilizava a ocorrência dos outros pontos positivos do desenvolvimento da cidade especulativa e das várias relações entre as funções que ela agregaria (Figura 17 e Figura 18).<sup>51</sup>

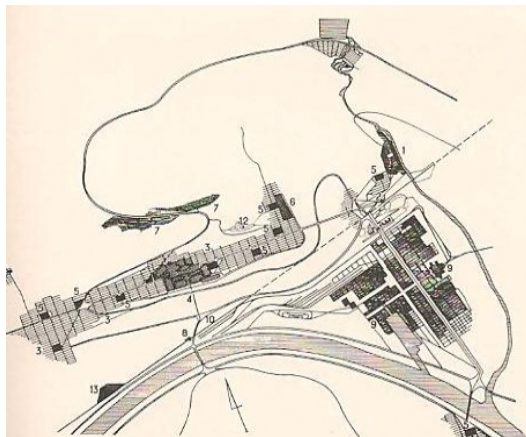


Figura 17: Cidade industrial. Projeto de Tony Garnier, (1901-1904). Fonte: Aymonino, 1971.p. 225.

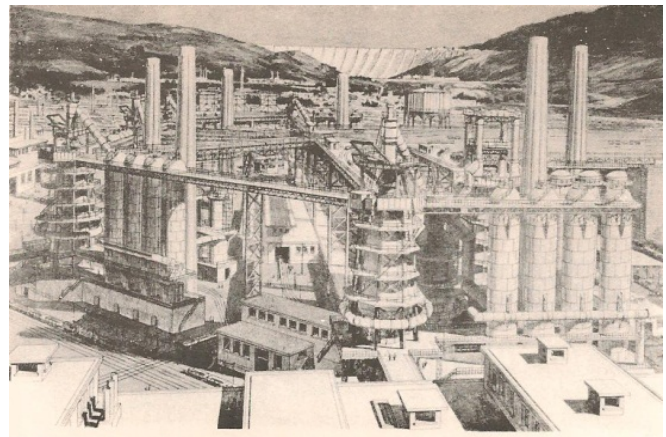


Figura 18: Fábrica e altos fornos, Cidade Industrial, T. Garnier. Fonte: Aymonino, 1971.p. 232.

<sup>51</sup> AYMUNINO, C. **Origenes y desarrollo de la ciudad moderna**. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, S.A., 1971.p.55.

Garnier, no seu estudo, admitia que as novas cidades a serem criadas teriam como principal função a industrial, e contariam com uma população aproximada de 35000 habitantes. O sítio deveria contar com um rio, barragem e uma hidrelétrica para o fornecimento da energia, bem como com a instalação de uma via férrea que atendesse a cidade e a fábrica. O regime dos ventos e a insolação das edificações eram um dos princípios ordenadores das habitações, do hospital e do asilo, buscando as melhores condições sanitárias para cada equipamento; os espaços verdes eram amplamente valorizados, estando presentes no interior dos quarteirões e em todas as vias.

O projeto da Cidade Industrial de Garnier tinha a clara intenção de buscar a melhoria das condições materiais e morais dos indivíduos. Este objetivo seria alcançado principalmente através da evolução intelectual, física e profissional promovida pela construção de edifícios específicos para escolas de vários níveis, inclusive escolas técnicas voltadas para a indústria, estabelecimentos esportivos, espetáculos e arquivos de coleções históricas e científicas.<sup>52</sup>

A partir de alguns pontos do projeto, alguns autores destacaram na proposta de Garnier os princípios do socialismo utópico, tanto na concepção como na administração da cidade.<sup>53</sup> A terra, por exemplo, era compartilhada entre os seus habitantes, e as assembleias e arbitragens seriam realizadas em grandes salas com capacidade para três mil pessoas e totalmente abertas ao público. Caberia ainda à própria comunidade a produção e a distribuição de produtos essenciais como a carne, o leite, a farinha, os produtos farmacêuticos e a água. No que se refere ao controle local, podia ser considerada uma cidade ideal, pois não se fazia necessária a construção de unidades policiais ou mesmo presídios.

Mesmo que concebida considerando os atributos de uma comunidade idealizada, o projeto de Garnier avançou em termos de projeção espacial de cidade, que organizou as suas funções e relações de modo tal que possibilitava a sua expansão. Este estudo de cidade viria a se tornar referência fundamental para os exemplos de cidades industriais no

---

<sup>52</sup> GARNIER, T. **Une cite industrielle**: etude pour la construction des villes. New York : Princeton Arch., 1989.

<sup>53</sup> LOPES, A. C. A aventura da cidade industrial de Tony Garnier em Volta Redonda. In: III Seminário de História das Cidades e do Urbanismo, 1994, São Carlos. **Anais**. São Carlos, 1994. CD-ROM p.10.

Brasil, a exemplo da cidade de Volta Redonda no Rio de Janeiro, concebida por Atílio Correa Lima, que veremos a seguir.<sup>54</sup>

O período do entre-guerras na Alemanha correspondeu a outra significativa produção de assentamentos destinados à população operária e construídos, neste caso, nas regiões periféricas das cidades. Eram os *Siedlungen*, projetos incentivados pelo governo da República de Weimar (1918-1933) para habitação de baixo custo em regiões industriais, com vistas a amenizar as demandas de moradia, dado o significativo incremento populacional nas cidades no período. O financiamento para a implantação das *Siedlungen* era promovido pelo governo e cooperativas públicas de construção, que geralmente não tinham fins lucrativos e eram, em maioria, associadas aos sindicatos operários dos funcionários e dos empregados.

Para a efetiva realização dos projetos de habitação na Alemanha era preciso que a economia do país, recentemente destruída pela guerra, fosse restaurada. Segundo Kopp, a reforma financeira de 1923 e o Plano Dawes de 1924 – uma espécie de Plano Marshall antecipado – injetou capitais americanos na economia alemã, permitindo a sua estabilização e criando condições para que houvesse uma retomada da sua produção industrial. Foi a partir dessas medidas que se tornou possível a nova política habitacional, visando suprir a enorme demanda das cidades.<sup>55</sup>

Com o plano, uma série de medidas foi articulada para possibilitar a construção pública de habitações, entre estas, os empréstimos estatais às sociedades cooperativas de construção, concedidos a partir da retenção pelo Estado de 15% sobre os aluguéis dos edifícios existentes do setor privado. Obviamente esta decisão política desagradou aos proprietários das habitações existentes, considerando uma medida “de esquerda” e contra o setor privado.

As cooperativas construtoras compravam os terrenos freqüentemente nos limites das zonas urbanas e ali construíam para alugar a seus filiados.<sup>56</sup> Toda a questão habitacional e

---

<sup>54</sup> A relação entre o ideal de Garnier e o exemplo brasileiro encontra-se em: LOPES, Alberto C. A aventura da cidade industrial de Tony Garnier em Volta Redonda. In: III Seminário de História das Cidades e do Urbanismo, 1994, São Carlos. **Anais**. São Carlos, 1994. CD-ROM.p.1-22.

<sup>55</sup> KOPP, A. **Quando o moderno não era um estilo e sim uma causa**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1990. p. 42 -43.

<sup>56</sup> *Ibidem*, p.43.

de equipamentos colocava novas perspectivas tanto no nível arquitetônico como de urbanismo. O arquiteto Martin Wagner, membro do Partido Socialista, montou um centro para orientar os diversos órgãos ligados aos sindicatos com o objetivo de promover uma política de conjunto.

Ele propunha plantas típicas de habitações econômicas, dava conselhos sobre a constituição de cooperativas, reuniões de locatários, aquisição de terrenos, etc. Outro organismo, a *Reichsforschungsgesellschaft*, fundada em 1926, ocupava-se em escala nacional da pesquisa arquitetônica e tecnológica. Paul Frank, Gropius, Hilbersheimer e outros participaram de suas atividades.<sup>57</sup>

As necessidades do pós-guerra em termos da reconstituição urbana e habitacional fizeram surgir um novo arquiteto, interessado em problemas bem mais diversos que seus antecessores. Ernst May, arquiteto chefe de Frankfurt, correspondeu exemplarmente à postura e à missão social. Ele e os arquitetos envolvidos com a questão habitacional achavam que os promotores privados não deveriam se envolver, pois o seu objetivo principal era o lucro. Deveriam, no entanto, envolver os próprios destinatários das habitações a serem subvencionadas pelos fundos públicos.

A ideia da habitação mínima surge destas discussões, bem como a inclusão da produção industrial na fabricação de elementos construtivos. Ernst May cria, em Frankfurt, as fábricas municipais com o objetivo de produzir estes elementos, em um momento pioneiro na Europa para a inclusão da indústria na construção.

Não por acaso, foi Frankfurt a cidade escolhida para o segundo congresso do CIAM (Congresso Internacional de Arquitetura Moderna) em 1929, cuja temática envolvia a habitação mínima, que deveria ser produzida pelos métodos industriais, ser acessível ao operariado e ser concebida conforme as necessidades desta população.<sup>58</sup>

A iniciativa das *Siedlungen* congregou vários arquitetos alemães e estrangeiros que buscaram a planificação racional com a proposta de habitação mínima, além da utilização de equipamentos coletivos como as lavanderias, escolas, restaurantes, playgrounds, etc.

---

<sup>57</sup> Ibidem, p.46.

<sup>58</sup> Ibidem, p. 53.



Consideramos que o modelo das *Siedlungen* diferencia-se dos anteriores, pois não estavam necessariamente ligados a uma única fábrica, mas correspondiam a unidades de habitação para a população operária e demais trabalhadoras implantadas na periferia e, portanto, ligadas às cidades, que acabavam por levar a sua estrutura viária para estas extensões.

Na área metropolitana de Berlim encontramos diversos exemplos de conjuntos habitacionais, destacando-se, entre estas iniciativas, o *Siedlung Eichkamp*, de 1920; o *Hufeisensiedlung Britz*, projetado em 1925 por Bruno Taut; o *Waldsiedlung Zehlendorf* ou *Onkel-Toms-Hütte*, projetado entre 1926-32 por Bruno Taut, Hugo Häring e Otto Rudolf Salvisberg; os blocos habitacionais de Mies van der Rohe para *Afrikanischestraße*, distrito operário de Berlim, de 1926-27; e o *Großsiedlung Siemensstadt*, de 1929-30. Este último era uma espécie de “*company town*” (cidade companhia) para os funcionários da Siemens, realizada por uma cooperativa por Hans Scharoun e que contava com Gropius e Häring entre os arquitetos de seus edifícios. Em outros locais encontramos exemplos semelhantes, como o bairro operário *Pessac*, projetado por Le Corbusier a partir de 1924; o bairro *Dessau-Törten*, projetado por Walter Gropius em 1926; e as vivendas em fita de Oud para *Hoek van Holland*, de 1926, e para o bairro de *Kiefhoek*, de 1925 (Figura 19).<sup>59</sup>



Figura 19: Siemenstadt nas proximidades de Berlim. Projeto de Walter Gropius. Fonte: Calabi, 2012.p. 245.

Conforme Martí Aris, a experiência das *Siedlungen* alemãs teriam como referência as cidades-jardim inglesas com uma depuração conceitual relacionada à estrutura viária e

---

<sup>59</sup> ESKINAZI, M. O. Arquitetura e cidade em exposição: as exposições de arquitetura e as bases do projeto moderno na Alemanha. In: **Seminário DOCOMOMO** Disponível em:< [www.docomomo.org.br/seminario%208%20pdfs/038.pdf](http://www.docomomo.org.br/seminario%208%20pdfs/038.pdf)> Acesso em: 05.09.2011.p.11.

hierarquia dos espaços públicos e privados.<sup>60</sup> No entanto, para Eskinazi, as *Siedlungen* representaram a teoria inicial da cidade jardim, no sentido da concepção do feito urbano como um conjunto. Enquanto a cidade-jardim se apresentou como alternativa à cidade compacta, o *Siedlung* centro-europeu dos anos vinte se definiu como uma parte da cidade que se incorpora à estrutura urbana preexistente, tratando de complementá-la e diversificá-la.<sup>61</sup>

Observamos que estes eram assentamentos que se inseriam na periferia industrial das cidades, sendo planejados como solução de moradia para as camadas operárias e representando as atitudes emblemáticas do governo alemão para reerguer o país.

A habitação mínima e o planejamento das *siedlungen* terão inegáveis repercussões como modelos nos conjuntos habitacionais construídos tanto pelas grandes indústrias brasileiras no projeto dos conjuntos habitacionais para seus operários como também na edificação residencial pública brasileira, a exemplo dos conjuntos dos Institutos de Aposentadorias e Pensões (IAPs) e da Fundação da Casa Popular (FCP).

### 1.2.3 Os projetos industriais e operários no Brasil

As experiências industriais e operárias no Brasil, conforme abordamos na parte da conceituação, podiam ser tanto núcleos urbanos quanto rurais. Estavam geralmente associados a uma única empresa e com estrutura relacionada ao estágio da industrialização brasileira, localização e ao agente promotor: a iniciativa privada ou o poder público.

Lima, Correia, Piquet e Lopes são autores que trataram sobre os principais planos industriais e operários no Brasil. Telma Correia aborda, em seus trabalhos, as vilas operárias e os núcleos fabris desde o século XIX, fazendo a distinção conceitual comentada

---

<sup>60</sup> MARTÍ ARIS, C. **Las formas de la residencia em la ciudad moderna**. Vivienda y ciudad em la Europa de entreguerras. Barcelona: Edicions UPC, 2000.

<sup>61</sup> ESKINAZI, op.cit., p.12.

anteriormente e destacando as diferenças e características entre esses tipos de assentamentos.<sup>62</sup>

O trabalho de Fábio Lima contribui significativamente para os planos de cidades industriais com o estudo da Cidade Industrial de Monlevade, objeto de concurso na década de 30; um projeto pioneiro de núcleo fabril no país, que nortearia outros trabalhos semelhantes elaborados por urbanistas. Piquet, por sua vez, focou-se na implantação das chamadas cidades-empresa, tratando principalmente das cidades mono-industriais cujos complexos produtivos tinham abrangência nacional e cujas cidades acabaram por se diversificar e tornarem-se sedes municipais.

Alberto Costa Lopes estudou a Cidade de Volta Redonda (1941) de Atílio Correa Lima e suas relações com a Cidade Industrial de Tony Garnier (1904), paradigma e modelo internacional não só como projeto, mas também no que tange aos novos conceitos da ordem social industrial.

Através das abordagens desses autores, é possível traçar um panorama dos exemplos brasileiros de modo a esclarecer, em primeiro lugar, qual era o ideal que permeava os planos urbanísticos de núcleos industriais e operários no Brasil e quais eram as suas principais referências de configuração urbana. Entretanto, além de analisar os principais exemplos de núcleos industriais e operários nos termos dos seus aspectos histórico e urbanos da implantação, é objetivo desta seção verificar os motivos pelos quais estes núcleos obtiveram sucesso e observando, para tanto, os meios privados ou públicos que apoiaram essas iniciativas.

### **1.2.3.1 As vilas**

No Brasil, a criação de alojamentos para os empregados remonta ao período colonial, com a construção das senzalas para escravos solteiros e de casas para escravos casados. Para os trabalhadores livres eram construídas casas na periferia das propriedades

---

<sup>62</sup> A distinção conceitual neste caso seria aquela que comentamos na parte anterior de Conceituação e enfoques, no qual se discorre sobre os tipos de aglomerações de caráter industrial e operários.

rurais, fazendo o papel de guardiães desses latifúndios. Em vários locais e em diferentes períodos da vida econômica brasileira foram implantados assentamentos para os trabalhadores do café, dos engenhos e usinas de açúcar, das mineradoras, das charqueadas e frigoríficos, das ferrovias e das fábricas. Correspondiam, na grande maioria, a núcleos rurais junto à produção, à usina ou à oficina fabril.<sup>63</sup>

Como discutido na conceituação, verificam-se verdadeiras as explicações de Correia quanto às diferenças entre os núcleos isolados no território - que ela chamou de “núcleos fabris” - e as “vilas operárias”, que eram localizadas em subúrbios ou mesmo dentro dos perímetros urbanos.<sup>64</sup> A principal diferença dos assentamentos rurais ou núcleos fabris em relação às periferias ou vilas operárias era que, além do isolamento espacial dos núcleos, havia a falta de autonomia do trabalhador, restringindo vários aspectos da sua vida à rotina da produção: horário de trabalho, de lazer, locais de consumo etc.

Nas cidades brasileiras, a prática de construir vilas iniciou-se no século XIX, com as primeiras fábricas e as iniciativas empresariais de aproximação da moradia ao trabalho. Segundo Bonduki, que analisou a questão da habitação de caráter social no Brasil, existiam duas modalidades de vilas operárias:

...uma, o assentamento habitacional promovido por empresas e destinado aos seus funcionários; outra aquele produzido por investidores privados e destinado ao mercado de locação. Muitas vezes essas modalidades apresentavam as mesmas características físicas e confundiam-se no espaço urbano.<sup>65</sup>

O autor coloca ainda que, desde a emergência do problema habitacional em São Paulo, a modalidade “vila operária” de alojamento foi sempre recomendada, pelo poder público e pelos higienistas, como a melhor e mais salubre solução para a moradia operária. As vilas eram construídas geralmente para manter o operário próximo à fábrica, mas

---

<sup>63</sup> Sobre esse período ver: WEIMER, G. **Arquitetura popular brasileira**. São Paulo: Martins Fontes, 2005.; WEIMER, G. **Origem e evolução das cidades rio-grandenses**. Porto Alegre: Livraria do Arquiteto, 2004.; BENINCASA, V. **Velhas fazendas: arquitetura e cotidiano nos campos de Araraquara 1830-1930**. São Carlos: EdUFSCAR; São Paulo, Imprensa Oficial do Estado, 2003.; GUTIERREZ, E.J.B. **Sítio charqueador pelotense**. Pelotas: Editora Paisagem do Sul, 2010.

<sup>64</sup> CORREIA, T. B. De vila operária a cidade-companhia: as aglomerações criadas por empresas no vocabulário especializado e vernacular. In: **Revista Brasileira de Estudos urbanos e regionais**, nº4, maio 2001. p.83-98.

<sup>65</sup> BONDUKI, 2004, op.cit., p.47.

existiam também as vilas que representavam uma diversificação segura do investimento da empresa:

Muitas vezes, o empresário que construía destinava as casas aos seus operários com a intenção de conseguir vantagens adicionais, negociando uma redução nos aluguéis em troca de salários menores, exigindo que outros membros da família se empregassem na empresa e contando com a relutância do operário em buscar outro emprego melhor remunerado, pois a demissão implicaria na perda da casa. A identidade patrão-senhorio trazia ainda a vantagem de a casa nunca permanecer vazia e de o aluguel jamais deixar de ser pago, pois o desconto era feito na própria folha de pagamento.<sup>66</sup>

Nas primeiras décadas do século XX, foram construídas em São Paulo várias vilas operárias ligadas às fábricas: Vila Maria Zélia no Belenzinho (1916) e Vila Cerealina das fábricas Matarazzo; Vila Beltramo; Vila Prudente no Ipiranga, da Falchi; Vila Crespi na Mooca; Vila Nadir Figueiredo; Vila Guilherme Giorgi, Vilas de Votorantin e Santa Rosália.<sup>67</sup> Muitas destas vilas eram implantadas em zonas de várzea próximas às linhas férreas. Na maioria das vezes, as vilas configuravam-se em um padrão de unidades em fita ou instaladas lado a lado em um terreno profundo, cujo acesso às unidades era dado por uma viela central com alguma variação tipológica nas esquinas (Figura 20, Figura 21 e Figura 22).



Figura 20: Vila Maria Zélia, 1919. Cia. Nacional de Tecidos de Juta. São Paulo.  
Fonte: Bonduki, 2004.p.65.

<sup>66</sup> Ibidem, p. 49.

<sup>67</sup> As vilas operárias paulistas estão descritas em BLAY, E. A. **Eu não tenho onde morar: vilas operárias na cidade de São Paulo**. São Paulo: Editora Nobel, 1985.



Figura 21: Vila no Brás e no fundo a fábrica Matarazzo. São Paulo. Fonte: Bonduki, 2004.p.60.



Figura 22: Vila do Conde Crespi. São Paulo. Fonte: Blay, 1985.p.278.

O mesmo aconteceu no Rio de Janeiro, ainda no final do século XIX, com a constituição da Companhia de Saneamento sob a direção do Engenheiro Arthur Sauer, cujo objetivo foi construir “habitações para operários e classes pobres” - aos quais o governo concedia facilidades e isenções de impostos. Esta companhia destruiu os antigos cortiços e as estalagens insalubres, e construiu as vilas para os operários. A vila operária Ruy Barbosa foi instalada na Rua dos Inválidos; a Arthur Sauer próxima à Fábrica de Tecidos Carioca; a Senador Soares, no Andaraí Grande, próxima à Fábrica de Tecidos Confiança Industrial; a vila operária Maxwell, na rua de mesmo nome, e a vila Sampaio no Engenho Novo, servindo a Estrada de Ferro Central do Brasil, como tantas outras (Figura 23).<sup>68</sup>



Figura 23: Vila Arthur Sauer. Rio de Janeiro. Fonte: Disponível em: <<http://www.rioquepassou.com.br/2010/11/08/vila-proletaria-arthur-sauer-anos-50/>> Acesso em: 12.07.2012.

Além das questões higiênicas e de conforto que as vilas pretendiam instaurar aos trabalhadores havia, em outra instância, o aspecto do controle disciplinar e do paternalismo, enfatizada pela maioria dos autores que analisaram as vilas operárias brasileiras.

<sup>68</sup> RAGO, L. M. **Do cabaré ao lar: a utopia da cidade disciplinar. Brasil 1890-1930.** Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1997.p.177.

A vila-cidadela projetada pela arquitetura da vigilância oferece aos seus moradores a proteção e o conforto de toda uma rede de equipamentos coletivos e comerciais, capazes de atender às suas mais simples necessidades: creche, escola, armazém, farmácia, bar e restaurante, teatro e quadra de esporte, entre outras coisas. Nesse sentido, o poder disciplinar cria dispositivos estratégicos de estreitamento dos vínculos que unem os membros da família, mas também entre esta e o patrão, numa mescla de sentimentos que incluem gratidão e cumplicidade.<sup>69</sup>

No município de Porto Alegre, a construção de vilas operárias era uma prática pouco usual, com exemplos a destacar nos primeiros anos do século XX, como a Vila do Estaleiro Mabilde e a Vila da Companhia de Fiação e Tecidos Porto-Alegrense (FIATECI). O Estaleiro Mabilde, instalado em 1912 na Ilha da Pintada, além da moradia e da escola, fornecia gratuitamente a água, a luz e o carvão, num exemplo paternalista de concessão de benefícios, conforme descreveu o jornal *Notícia* em 25 de outubro de 1917:

Logo a uma distancia de 50 metros, mais ou menos, das officinas, fica a vila operária dos estaleiros. Nella residem cerca de oitenta operários, installados em casas de madeira, algumas de material, com as suas famílias e na mais completa harmonia. Vimos, ali, duas casas de negocio, canchas para jogo de bola, um salão de recreio, e uma escola, para os filhos dos operários, dirigida pela sra. Bernardina Jardim Soares, que é também filha de antigo empregado dos estaleiros. Ahí, recebem as creanças noções de portuguez e outras disciplinas, que as vão preparando para a futura lucta.<sup>70</sup>

Para Correia, o isolamento tanto dos núcleos fabris como o de algumas das vilas operárias em periferias tinha o propósito de manter o operário afastado das contaminações morais e políticas, próprias das grandes aglomerações. A gerência do operariado contava com a vantagem de estar longe da interferência dos poderes – políticos e religiosos – sediados nas cidades, bem como afastados da concorrência de outras empresas que competiam pela mão de obra.<sup>71</sup>

Assim, as vilas eram produzidas sob o interesse imediato da solução de problemas relacionados à mão de obra, sempre financiadas pela própria empresa e, quando implantada, esta tinha o controle total sobre as unidades habitacionais e os equipamentos quando estes existissem. As vilas correspondem a um modelo cujos exemplos mais

---

<sup>69</sup> Ibidem, p. 179.

<sup>70</sup> Analysemos amanhã. **A Notícia**, Porto Alegre, 25 out. 1917.p.1.

<sup>71</sup> CORREIA, 1998, op.cit., p. 12.

significativos se encontravam nas periferias urbanas e representadas em maior número no período inicial da instalação industrial nas cidades.

### 1.2.3.2 Os núcleos fabris

Outra forma de aglomeração era a dos chamados núcleos fabris. Estes, descritos antes na parte Conceituação e enfoques, eram distanciados das cidades e necessitavam que complementassem o assentamento diversos equipamentos, como oficinas, sistemas de abastecimento de água e energia e outros, que eram escolhidos geralmente conforme o paternalismo empresarial: as casas, o armazém, as escolas e creches, a assistência médica, etc. A tendência nesses núcleos era de favorecer que o operário morasse nas casas da empresa ou em terrenos de sua propriedade, dado o seu isolamento. Exemplos deste tipo eram a Votorantin, em São Paulo; a Paulista, em Pernambuco; e a Rio Tinto, na Paraíba.

Segundo Piquet, os parâmetros locacionais eram relativos principalmente ao tipo de indústria: enquanto as pequenas oficinas tendiam a concentrar-se nas áreas centrais urbanas, os grandes estabelecimentos direcionavam-se para a periferia dos maiores centros, havendo a propensão à localização isolada, com condições de infraestrutura reduzidas. Além disso, ela argumenta que os preços dos serviços de infraestrutura eram muitas vezes preços de monopólio, tornando vantajosa a internalização no território das grandes indústrias.<sup>72</sup>

No Rio Grande do Sul, a Tecelagem Rheingantz (1880) destacou-se pela variação no padrão de moradia: casas conjugadas para os operários e chalés de dois pisos com jardins para os funcionários graduados. Outro núcleo a ser destacado seria o de Galópolis (1904), implantado próximo a Caxias e cuja construção se inicia em 1912, quando a fábrica de Ercole Gallo se une à Casa Comercial Chaves & Almeida, empresa reconhecida nacionalmente. As primeiras moradias foram erguidas para abrigar os técnicos estrangeiros empregados na empresa. Com a nova sociedade, os empresários resolvem por ampliar o número de habitações, a fim de manter a força de trabalho próxima à fábrica, que chegou a

---

<sup>72</sup> PIQUET, 1998, op. cit., p.21.



contar, em 1928, com 43 moradias e, em 1955, com 116. O conjunto de habitações possuía um pessoal da própria fábrica para a manutenção e conservação das casas. Além da moradia, o lanifício instalou também a cooperativa de consumo e a farmácia, controlando ainda a criação do círculo operário, de escolas e da igreja (Figura 24).<sup>73</sup>



Figura 24: Vila Galópolis, lanifício São Pedro. Rio Grande do Sul. Fonte: Correia, 1998.p. 124.

A grande maioria dos núcleos e vilas adotava a cessão de moradias através do aluguel, sendo considerado um benefício extra para o operário. São raros os exemplos que utilizavam a venda de casas ou terrenos, já que a propriedade de terra pertencia à empresa e esta mantinha o controle da comunidade a partir da moradia e dos equipamentos instalados.

Em relatório da Rheingantz em 1884, a empresa colocava que “conviria edificar junto à fábrica, casinhas para alugar aos operários, para comodidade dos mesmos e segurança do estabelecimento, e ao mesmo tempo oferecendo resultado vantajoso mesmo a aluguel muito módico naturalmente garantido pelo salário”.<sup>74</sup> Em relatório seguinte, a empresa concluiu que mesmo que durante a construção das casas a empreitada se mostrasse onerosa, depois de prontas as casas seriam uma fonte de receita para a empresa (Figura 25).

---

<sup>73</sup> HERÉDIA, V. B. M. A construção de vilas operárias no sul do Brasil: o caso de Galópolis. **Scripta Nova. Revista electrónica de Geografía y Ciencias Sociales**. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2003, vol. VII, núm. 146(080).<[http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-146\(080\).htm](http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-146(080).htm)> Acesso em: 09.09.2011.p.3.

<sup>74</sup> FAGUNDES, L.; KUMMER., L.; Stephanou, M.; PESAVENTO, S. J. **Memória da Indústria Gaúcha (1889-1930)**. Porto Alegre: Ed. da Universidade,UFRGS;FEE, 1987.p.209.



Figura 25: Casas para os gerentes da tecelagem Rheingantz. Rio Grande.  
Fonte: Correia, 1998.p. 124.

O Lanifício de Galópolis, por sua vez, cobrava um aluguel simbólico de seus funcionários de forma a atraí-los e mantê-los próximos à produção, pois os técnicos especializados como tecelões e tintureiros não eram mão de obra fácil de obter na região.<sup>75</sup>

Tanto nos casos citados acima como na grande maioria, a política de construção de moradias e o aluguel aos seus empregados pela indústria eram determinados a partir da disponibilidade local de mão de obra e não necessariamente, como se poderia pensar, por paternalismo ou benefício. Ou seja, se a oferta de operários era abundante, não era prevista a moradia pela empresa; na situação contrária, tornava-se obrigatória a construção de um núcleo habitação-indústria. Portanto, a moradia operária dos núcleos fabris era, fundamentalmente, uma questão de manutenção da produção e o controle da vida operária, uma política habitual nesses assentamentos.

Como visto anteriormente, a partir dos anos 30, a industrialização do país sofre uma mudança de padrões, inicialmente no primeiro Governo Vargas e se perpetuando nos governos seguintes. Essa mudança derivou principalmente do desestímulo a longo prazo da produção cafeeira, do encarecimento das importações e do protecionismo da indústria pelo Estado.

A partir deste momento, o governo de Vargas passou a investir na modernização da economia brasileira, via revisão das legislações que regiam tanto as relações sociais como as econômicas e, na criação de novos órgãos que tinham por objetivo planejar e concretizar as políticas públicas de planejamento da produção e distribuição. Agindo assim, criavam-se as tão necessárias instituições que “azeitariam” as engrenagens sociais para o desenvolvimento econômico do Brasil, de tal forma que, dado

---

<sup>75</sup> HERÉDIA, 2003, op.cit., p.4.

o impulso inicial, o próprio funcionamento destas instituições contribuiria para construção de um processo contínuo de desenvolvimento, separando a figura pessoal de Vargas, bem como a de seu governo, do processo nacional desenvolvimentista. Em outras palavras, substitui-se o “comandante” por instituições, evitando-se que a própria perda do líder pudesse ser motivo para estancar todo o processo de desenvolvimento.<sup>76</sup>

A política econômica do período acaba por desconstruir o papel do empresário como representação principal da indústria, emergindo, no lugar, a grande empresa de bens de produção voltada para uma operação em escala nacional, assim como o próprio Estado como promotor e interventor econômico.

Nas décadas de 40 e 50 acontece o processo de implantação da grande siderurgia e da produção de cimento em todo o território nacional, introduzindo finalmente o país na categoria de nação industrializada. No debate sobre a instalação de siderúrgicas no país, a questão da localização envolvia a natureza do capital a ser disponibilizado. Conforme coloca Piquet, estavam em jogo disputas entre frações do empresariado nacional, firmas estrangeiras e os interesses regionais expressos por seus políticos. Dentre estes últimos, os estados que tinham mais força eram Minas Gerais e São Paulo: o primeiro, por concentrar as principais jazidas de minério; e o segundo, pela necessidade de atender o maior parque industrial.<sup>77</sup>

Corresponde a esta fase, igualmente, a elaboração de projetos das chamadas “cidades industriais”<sup>78</sup> e outros núcleos industriais por profissionais engenheiros e arquitetos. Tais núcleos projetados, como veremos a seguir, introduzem o conceito de “cidade mono-industrial” ou “cidade-empresa”, com uma estrutura urbana diversificada quanto à sua função, com relativa projeção no território e cuja empresa proprietária, por sua vez, produzia para um mercado de alcance nacional.

---

<sup>76</sup> CARRARO, A.; FONSECA, P. C. D.O desenvolvimento econômico no primeiro governo de Vargas (1930-1945). In: V Congresso Brasileiro de História Econômica e 6ª Conferência Internacional de História de Empresas, **Anais**. Caxambu, MG, 2003. CD-ROM. p.11.

<sup>77</sup> PIQUET, 1998, op.cit.,p.59.

<sup>78</sup> O termo cidade industrial neste caso, representa o projeto urbano de uma empresa industrial pública ou privada e não uma cidade autônoma como foi discutido anteriormente. No entanto vale ressaltar que, com o passar dos anos, muitos dos projetos deste tipo tornaram-se sedes de municípios.

### ***Vila Operária de Siderúrgica, 1932***

A Companhia Belgo-Mineira - empresa pioneira da siderurgia no Brasil - foi constituída pela associação da ARBED (*Aciéries Réunies de Burbach-Eich-Dudelange*) e da Companhia Siderúrgica Mineira. Segundo Lima, “para a associação do grupo ARBED com a Companhia Siderúrgica Mineira, foram importantes as diligências feitas pelo governo do estado, junto ao Rei Alberto II da Bélgica, quando da sua visita ao Brasil, no ano de 1920.”<sup>79</sup>

Esta associação tornou-se proprietária da usina de Sabará e da região de Monlevade em São Miguel de Piracicaba, Minas Gerais, além das jazidas de minério de ferro e manganês de Andrade, contígua a Monlevade. Lima argumenta que os incentivos concedidos pelo governo brasileiro tornaram possível a operação de instalação de uma grande siderúrgica no estado com a modernização da usina de Sabará, a exploração das terras de Monlevade e Andrade e a criação de uma moderna usina siderúrgica.

Por meio de decretos, o governo concedia favores à empresa, que incluíam isenção de impostos por quarenta anos e empréstimos concedidos, de acordo com o Decreto nº16.103 de 18 de julho de 1923; ainda, os decretos anteriores, Decreto nº12.944, de 30 de março de 1918 e o Artigo Primeiro, do Decreto Legislativo nº4246 de 6 de janeiro de 1921, para o desenvolvimento da indústria siderúrgica nas propriedades em Sabará. As ingerências políticas e o apoio do ministro da Viação e Indústria, Pires do Rio foram importantes nesse momento, para viabilizar o novo empreendimento.<sup>80</sup>

As concessões do Governo Federal para as instalações da Siderúrgica Belgo-Mineira foram objeto do Decreto nº16.103 de 18 de julho de 1923, o que demonstra que o apoio estatal para a siderurgia era anterior ao primeiro Governo Vargas. Com esse decreto foram concedidos favores para o desenvolvimento da siderúrgica em todas as suas propriedades em Sabará, Minas Gerais. Esses favores incluíram a isenção de impostos de importação durante 40 anos; empréstimos do governo federal; a construção, pelo governo, de ramais de estrada de ferro; e isenção de impostos estaduais e municipais para as usinas e para o tráfego de insumos e produção<sup>81</sup>.

---

<sup>79</sup> LIMA, 2003, op.cit., p.83.

<sup>80</sup> Ibidem, p. 85.

<sup>81</sup> Senado Federal, Decreto nº 16.103 de 18 de julho de 1923. Disponível em:< <http://www6.senado.gov.br/legislacao/ListaPublicacoes.action?id=47114>> Acesso em: 14. 07.2011.

Em termos de realização o governo, além da isenção de impostos, comprometera-se em fazer o prolongamento da linha férrea que partiria de Santa Bárbara/MG e a implementação da estrada de ferro de Minas até Porto de Vitória no Espírito Santo.

Torna-se claro, portanto, através das medidas mencionadas, o interesse do governo na implantação desta siderúrgica em Minas. Lima esclarece que a ideia se perpetuou nos anos seguintes e que Vargas visitou Monlevade duas vezes: uma quando do lançamento da pedra fundamental da nova usina, em 1935; e novamente em 1940, na inauguração da primeira etapa executada.

A Belgo-Mineira, ainda em 1932, foi responsável pela construção de habitações operárias em Sabará. Era o *Plan de Siderurgica avec Projet d'Habitations Ouvrières*, que fazia a segregação entre os níveis hierárquicos funcionais da fábrica na implantação e nas tipologias de unidades (Figura 26). As residências dos diretores eram implantadas em um parque arborizado e próximas à fábrica, enquanto o conjunto operário se situava entre o rio Sabará e a estrada que fazia a ligação entre as cidades de Sabará e Caeté. Segundo relatório da Belgo-Mineira, traduzido por Lima, as casas correspondiam a modelos que poderiam ser difundidos:

As casas apresentam um aspecto alegre e risonho e toda a cidade dá uma impressão de ordem e de propriedade completamente saudável. Eu entrei em algumas destas casas, nas quais os moradores se mostravam encantados pela sua moradia. Estas residências, evidentemente, não são muito espaçosas: como tal, elas atendem à sua destinação e podem servir como modelo no Brasil, onde não se está habituado a conforto semelhante.<sup>82</sup>

---

Concede a Siderúrgica Belgo-Mineira os favores constantes do decreto n. 12.944, de 30 de março de 1918, e do art. 1º do decreto legislativo n. 4.246, de 6 de janeiro de 1921, para o desenvolvimento da indústria siderúrgica nas propriedades em Sabará, Estado de Minas Gerais.

<sup>82</sup> COMPANHIA SIDERÚRGICA BELGO-MINEIRA Rapport sur la Belgo Mineira, setembro, 1935 apud LIMA, 2003, op.cit., p. 93.

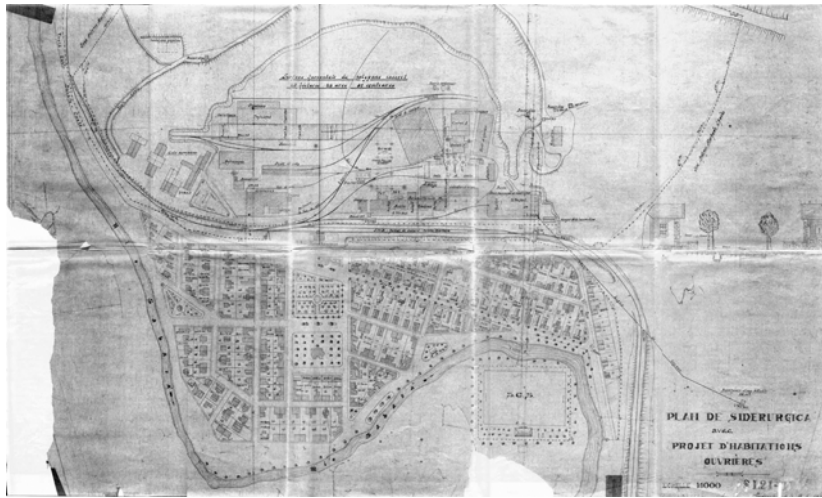


Figura 26: Plan de Siderurgica. Avec Projet d'Habitations Ouvrières. (Plano da Vila Operária de Siderúrgica).  
 Fonte:  
 <[http://companytown.storia.unipd.it/index.php?option=com\\_jumi&fileid=3&Itemid=40&passo=dettaglio&cod=129653255210548](http://companytown.storia.unipd.it/index.php?option=com_jumi&fileid=3&Itemid=40&passo=dettaglio&cod=129653255210548)>  
 >Acesso em: 12.07.2012

As ruas eram traçadas formando quadrículas ortogonais deslocadas, acompanhando as sinuosidades do rio e duas avenidas arborizadas principais. Os lotes tinham dimensões e áreas variáveis, sendo os menores com setenta metros quadrados e os maiores com trezentos e sessenta metros quadrados.

O núcleo de Sabará veio a chamar-se *Vila Operária de Siderúrgica*, e contava com um clube esportivo, praças ajardinadas e instalações de apoio e lazer para os seus operários, além de um cassino-hotel para os solteiros e os visitantes.

Em 1933, a ideia de um núcleo operário de grandes proporções previsto foi abandonado, com alterações em várias áreas do projeto original da planta da *Vila Operária de Siderúrgica*. Nos anos seguintes, houve a modificação e a ampliação do plano original com a construção de outras vilas próximas, como a Vila Santa Cruz e a Vila das Campinas. Além destes citados, alguns loteamentos foram implantados contiguamente à antiga cidade de Sabará, para suprir a demanda de moradia para os operários da empresa (Figura 27).

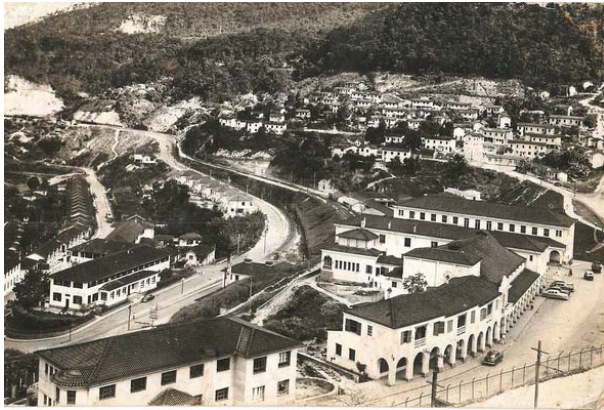


Figura 27: Vista parcial da área central das vilas operárias da Belgo Mineira.

Fonte: Disponível em:

<<http://www.morrodogeo.com.br/capitulo/20/Vila-Operaria.html>> Acesso em: 12.07.2012

Segundo Lima, entre as décadas de 30 e 40 as realizações da Belgo-Mineira em Sabará no que diz respeito à dotação de moradias para os operários, técnicos e trabalhadores especializados atingiu um total de trezentas casas para os operários, quarenta e cinco casas para os funcionários e sete casas para os engenheiros.<sup>83</sup>

### **Monlevade, 1934**

No caso de Monlevade, a Belgo-Mineira promoveu um concurso cujo edital fora supostamente instituído por meio de carta-convite, na qual se pretendia o projeto de uma cidade operária com trezentas moradias, uma escola, uma igreja, um armazém, um cinema e um clube. O local a ser implantado o núcleo, próximo à usina instalada na propriedade de Monlevade, corresponderia a uma esplanada em um sítio acidentado cuja beleza era um dos pontos destacados pelo edital.

No que concerne à implantação desta cidade industrial, o edital afirmava que a vegetação existente deveria ser preservada, o arruamento deveria ser adaptado ao sítio - evitando-se movimentos de terra desnecessários - e que a margem oposta do rio deveria ser preservada para uma futura expansão da nova cidade.<sup>84</sup>

A proposta vencedora foi a dos engenheiros Lincoln Continentino e João Penna Filho, sendo o primeiro conhecido por sua especialização em engenharia sanitária em Harvard, EUA. O projeto foi chamado de *Plano de Urbanismo da Cidade Industrial de*

<sup>83</sup> Ibidem, p. 95.

<sup>84</sup> Ibidem, p.97,98.

*Monlevade* e respeitou as características irregulares da topografia do terreno, a evitar-se traçar vias com declividades acentuadas. Continentino argumentou na proposta de que, ao invés de "...um sistema rígido geométrico de arruamentos rectilíneos, formando polygonos regulares,(...) foram estabelecidos perfis racionais para os arruamentos, segundo as regras dominantes de urbanismo, applicadas às cidades-jardins".<sup>85</sup>

O projeto estabeleceu o zoneamento em duas zonas habitacionais e uma comercial, cortadas pela Estrada de Ferro Central do Brasil. O setor comercial e administrativo seria centralizado por uma praça com forma elíptica com a igreja, sendo que o local era considerado também o centro cívico do núcleo. Neste centro, ainda seriam instalados outros equipamentos essenciais, como armazém, clube, cinema, administração, entre outros.

Destacamos que os outros dois projetos para o concurso foram *Projecto da Cidade Operária de Monlevade*, de autoria do arquiteto Angelo Murgel, e *Anteprojecto para a Villa de Monlevade*, do arquiteto Lúcio Costa. Segundo Lima, no seu trabalho sobre Monlevade, as principais diferenças nos projetos concorrentes estabeleciam-se nos pontos do edital e em questões conceituais:

Os planos definidos por Continentino e Murgel apresentavam uma grande proximidade conceitual, além de buscarem atender todas as exigências que identificamos no edital da companhia...Continentino e Murgel também consideravam o concurso como um desafio para a concepção urbanística de uma cidade nova, o que para Costa tratava-se de uma vila operária. No anteprojecto de Costa, este desconsiderou alguns pontos do edital, no que se refere aos modelos de habitações oferecidos pela companhia, além de não ter elaborado o orçamento preliminar da proposta.<sup>86</sup>

Em termos de concepção, a proposta de Lúcio Costa se destacava das demais pela linguagem moderna, fazendo uso de pilotis, inclusive nas habitações. Pretendia, ainda, melhorar as instalações das moradias operárias introduzindo equipamentos como lareira e banheiro no interior da casa.

O projeto ganhador do concurso de autoria de Continentino foi finalmente implementado com diversas modificações, principalmente nas tipologias dos equipamentos

---

<sup>85</sup> CONTINENTINO, L. Plano de Urbanismo da Cidade Industrial de Monlevade. **Revista da Escola de Minas**, nº4, ano I, maio de 1936, p.123-130.

<sup>86</sup> LIMA, 2003, op.cit.,p.102.



comunitários. A “cidade operária” do plano converteu-se na em *Vila Operária de Monlevade*, reduzindo a escala de intervenção proposta (Figura 28).



Figura 28 a e b: Planta Geral de implantação de Monlevade de Lincoln Continentino e João Penna Filho e recorte ampliado com os seguintes equipamentos: 1.Igreja; 2.Armazém;3.Clube; 4.Cinema; 5.Escola; 6.Administração; 7. Delegacia, correios e telégrafos. Fonte: Lima, 2006, p. 107.

Em 1948, o núcleo recebeu a denominação de João Monlevade, homenagem ao pioneiro que explorou a região mineira, transformada em distrito independente, mas sob a administração da companhia. Até os anos 60, Monlevade permaneceu como um núcleo urbano privado, parte do município de Rio Piracicaba em Minas Gerais. A sua emancipação aconteceu em 1962 e, segundo Lima, distinguia-se em dois aglomerados: o primeiro referente à área da Belgo-Mineira, já ampliada em relação ao núcleo original projetado; e, o segundo, à área de Carneirinhos, configurando-se como extensão autônoma, sem planejamento prévio e com moldes de cidade satélite. O centro urbano estabelecido era o da área do concurso e onde estavam os equipamentos públicos principais (Figura 29).<sup>87</sup>

<sup>87</sup> Ibidem, p.359.



Figura 29: Vista geral parte baixa da Cidade Operária de Monlevade.

Fonte: Disponível em:

<[http://companytown.storia.unipd.it/index.php?option=com\\_jumi&fileid=3&Itemid=40&passo=dettaglio&cod=](http://companytown.storia.unipd.it/index.php?option=com_jumi&fileid=3&Itemid=40&passo=dettaglio&cod=129653255210548)

129653255210548> Acesso em: 12.07.2012

Monlevade era um plano precursor de cidade industrial e representou a consolidação de um núcleo urbano no Brasil, cuja origem estava apoiada na associação da indústria nacional e estrangeira com o apoio das esferas estaduais e federais. Consideramos a Vila de Siderúrgica e Monlevade da Belgo-Mineira um conjunto representativo do apoio do Governo Federal para a iniciativa privada para subsidiar a siderurgia no Brasil. Neste caso, o apoio deu-se na isenção de impostos de taxas, nos empréstimos e na construção das redes de infra-estrutura, como a ferroviária, fundamentais para o sucesso deste núcleo em Minas Gerais.

### ***Volta Redonda, 1941***

Como já foi citado antes, o projeto de Volta Redonda no Rio de Janeiro, de Atílio Corrêa Lima,<sup>88</sup> foi aquele que representou mais significativamente as transformações do modelo de industrialização no Brasil e o envolvimento efetivo do Estado na sua concepção.

---

<sup>88</sup> Atílio Correa Lima nasceu em Roma em 8 de abril de 1901. Foi aluno da Escola Nacional de Belas Artes, diplomando-se Engenheiro Arquiteto em 1925. Como prêmio pelos seus projetos, ganhou uma viagem de estudos à Paris em 1927, onde fez o curso de urbanismo no Instituto da Universidade de Paris. No seu retorno ao Rio de Janeiro em 1931, foi convidado a reger a cadeira de urbanismo na Escola nacional de Belas Artes. Foram de sua autoria, dos planos de Goiânia, Recife (1942), estudo para a Cidade dos Motores da Fábrica Nacional de Motores/ RJ (1943). Este último projeto corresponde a um de seus últimos trabalhos, bem como o Conjunto Residencial da Várzea do Carmo por encomenda do Instituto de Aposentadorias e Pensões dos Industriários (IAPI). Faleceu aos 41 anos em 1943. AZEVEDO, M. N. S. de. Atílio Corrêa Lima (1901/1943): Uma produção moderna em diferentes escalas – do objeto à cidade. In: **Anais do I ENANPARQ.**, 2010. Disponível em: <[www.anparq.org.br/congressos/index.php/ENANPARQ/.../34/229](http://www.anparq.org.br/congressos/index.php/ENANPARQ/.../34/229)> Acesso em: 03.11.2011.

Como plano, foi estudado por Alberto Lopes no título *A aventura da cidade industrial de Tony Garnier em Volta Redonda*.<sup>89</sup> Nele, o autor argumenta que a construção de uma cidade operária permitiria estabelecer uma nova relação entre o capital e o trabalho, patrocinada exemplarmente pelo Estado, cujas novas funções iam além do interesse restrito à produção, voltando-se cada vez mais para a provisão direta de bens e serviços à população.<sup>90</sup> Ou seja, a intenção era de também, com este projeto, elevar o padrão de vida do operário através da organização planejada da cidade e do trabalho.

A proposta inicial de Corrêa Lima tinha uma abrangência regional que incluía um plano de conjunto para o território, um plano de extensão para Barra Mansa, a sistematização e a coordenação dos diferentes setores da vida urbana (trânsito, comunicações, zoneamento, legislação, etc) e ser uma cidade operária modelo.<sup>91</sup> O primeiro anteprojeto foi apresentado à Comissão Executiva do Plano Siderúrgico Nacional em fevereiro de 1941, sofrendo modificações para o projeto definitivo. O projeto específico da usina ficou a cargo da empresa norte-americana Arthur G. Mc Kee & Co. A sua localização era estratégica, próxima ao Rio de Janeiro e São Paulo, em uma região caracterizada pela decadência da produção cafeeira (Figura 30).

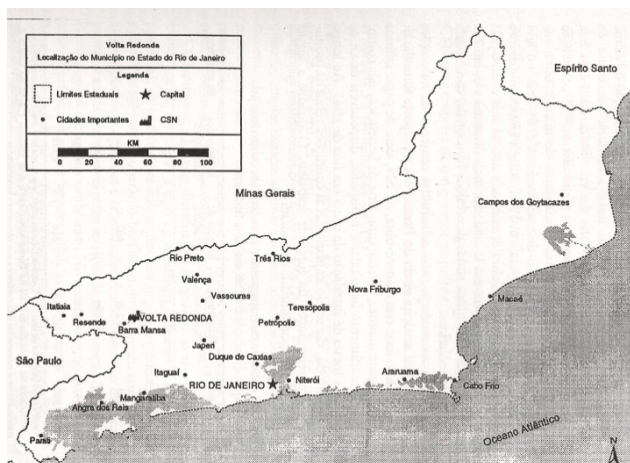


Figura 30: Localização de Volta Redonda no estado do Rio de Janeiro.  
Fonte: Piquet, 1998, p.60.

O plano de Volta Redonda fazia o isolamento entre cidade operária<sup>92</sup> e usina através de extensos espaços verdes, como na concepção do modelo de cidade industrial de

---

<sup>89</sup> LOPES, 1994, op.cit., p.1-22.

<sup>90</sup> Ibidem, p.6

<sup>91</sup> Ibidem, p.14.

<sup>92</sup> O termo “cidade operária” foi o utilizado para os documentos oficiais da empresa CSN. PIQUET, 1998, op.cit., p.73.

Garnier. Apesar de Corrêa Lima defender os edifícios de habitação coletiva, a tipologia adotada de casas geminadas foi decisão da diretoria da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), por considerar a forma mais comum aos hábitos do brasileiro. Além disso, os terrenos mais altos e distantes da usina seriam aqueles destinados aos postos hierárquicos mais altos da companhia, enquanto os terrenos operários se localizariam mais próximos da usina na planície. Podemos associar o procedimento à tradição lusitana de implantação de seus assentamentos pois, no plano de Garnier, não havia segregação significativa quanto ao tipo ou localização das habitações.

A usina e a cidade estavam separadas pela via férrea, sendo que a implantação da cidade ao sul da usina a protegeria dos gases e fumaça que o vento levaria para o lado oposto, em direção ao Rio Paraíba (Figura 31).

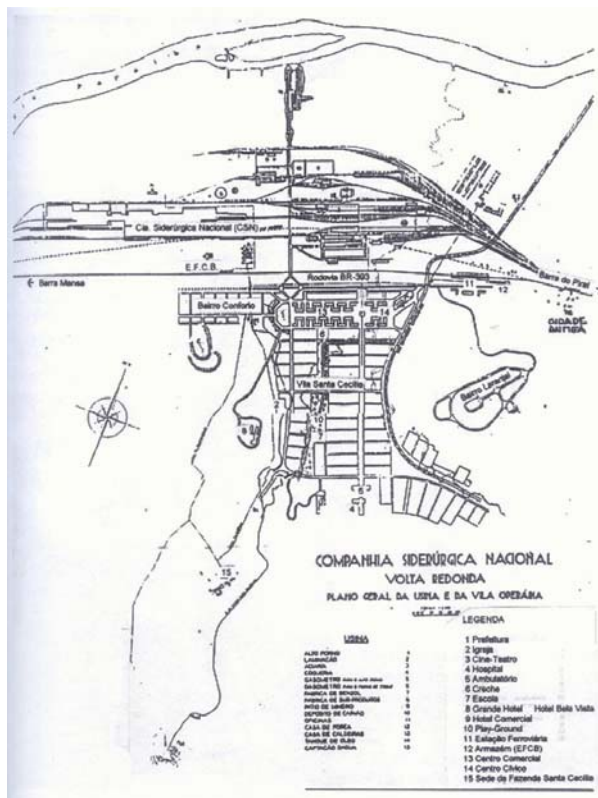


Figura 31: Projeto da usina e da Cidade Operária de Volta Redonda. Atilio Correa Lima, 1941.  
Fonte: Motta, 2007.p. 25.

Volta Redonda se emancipou politicamente, tornando-se município em 1954 e liberando a empresa, a partir deste momento, dos gastos com sua infra-estrutura, a sua manutenção e a sua administração. Conforme Piquet, a CSN muda de postura ao longo dos anos, a partir da importância econômica da cidade:

Inicialmente, a companhia teve a necessidade de atrair e reter o pessoal devido à carência de mão de obra especializada e à concorrência com os mercados mais atrativos de São Paulo e do Rio de Janeiro. Dessa

forma, tem de oferecer vantagens adicionais em termos de habitação, infraestrutura e serviços. À medida que a cidade se transforma em um centro urbano de importância regional, com o adensamento industrial de toda a região do Vale do Paraíba (no eixo Rio- São Paulo), a oferta de força de trabalho torna-se ilimitada, e a companhia não necessita mais atrair ou fixar mão de obra.<sup>93</sup>

Assim, o projeto de Volta Redonda reproduziu, na sua estrutura urbana, a estratificação hierárquica da sua força de trabalho e a manutenção desta força próxima à produção, já que o núcleo fora implementado afastado de outros centros. Próximo ao núcleo empresarial projetado desenvolveu-se outra Volta Redonda - pobre e não planejada, que cresceu desvinculada dos interesses da usina, mas dependente da sua população e das suas atividades. Segundo Piquet, a relação usina-vila operária se desfaz no final dos anos 60, quando uma companhia imobiliária é encarregada da venda das casas e a especulação imobiliária produz assentamentos afastados com cuja infraestrutura a municipalidade não tem como arcar. No entanto, a empresa perdura até hoje, mantendo a administração das vilas residenciais do plano original.

A Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) e outras, fundadas também na década de 40, tal como a Companhia Vale do Rio Doce (1942, MG), Cia. Nacional de Álcalis (1943, RJ) e a Fábrica Nacional de Motores (1943, RJ), correspondem às primeiras empresas públicas com investimento e controle estatal voltadas para a industrialização.<sup>94</sup>

Para a implantação de Volta Redonda houve a articulação entre o Estado e o capital estrangeiro, pois o capital privado nacional era ainda incapaz de investir na indústria de base. Assim, a siderurgia no período só poderia ser criada diretamente pelo governo brasileiro com financiamento externo (Eixinbank, EUA), sendo este pago com a exportação do minério de ferro.

---

<sup>93</sup> Ibidem, p.73.

<sup>94</sup> A Cia. Vale do Rio Doce foi fundada pelo Decreto nº 4352 de 10 de junho de 1942 com o propósito de explorar jazidas na região de Itabira, Minas Gerais e suprir a Companhia Siderúrgica Nacional. Este decreto determinava a encampação pela União das Companhias Brasileiras de Mineração e Siderurgia S.A e Itabira de Mineração S.A. Disponível em: <<http://www2.camara.gov.br/legin/fed/decllei/1940-1949/decreto-lei-4352-1-junho-1942-414669-republicacao-68227-pe.html>> Acesso em: 15.07.2011. A Cia. Nacional de Álcalis produziria barrilha e sal, implantada em Cabo Frio/Rio de Janeiro; a Fábrica Nacional de Motores foi fundada para produzir motores de aviões e para produção de caminhões e automóveis em Duque de Caxias, Rio de Janeiro.

Neste sentido, Volta Redonda constituiu-se no exemplo mais importante e de sucesso do apoio do Governo Federal na instalação de cidades operárias, tornando-se exemplo precursor como empresa pública e de sucesso graças à manutenção até os dias de hoje da relação usina-vila operária pela CSN.

### ***O Parque Industrial de Minas Gerais, (Contagem), 1941.***

Quando houve a decisão do Governo Federal, através da Comissão Executiva do Plano Siderúrgico, de implantar Volta Redonda no Rio de Janeiro, Minas Gerais viu a sua supremacia no mercado da produção de ferro e aço ameaçada. O governo estadual e a sociedade mineira mostraram-se, a partir deste fato, empenhados em fortalecer a ideia da vocação industrial do estado, dados os seus vultuosos recursos minerais.

A partir disso, o governo de Benedito Valadares Ribeiro (1933-1945)<sup>95</sup> determinou a criação de um parque industrial com o Decreto Lei Estadual nº 778 de 19 de junho de 1941, situado no município de Contagem distante 10 km da capital de Belo Horizonte. A área de 4 km<sup>2</sup> seria disponibilizada e projetada exclusivamente para indústrias, sendo que as zonas de habitação se desenvolveriam adjacentes, a partir de outros planos.<sup>96</sup>

A área em questão era bem estruturada em termos de transporte: a rodovia Belo Horizonte-São Paulo e as estradas de ferro Central do Brasil e Viação Férrea Centro-Oeste. No abastecimento d'água contavam com os rios Ferrugem e Arrudas, que contornariam a Cidade Industrial e serviriam às necessidades de higienização e para vazão dos resíduos industriais.<sup>97</sup>

---

<sup>95</sup> Benedito Valadares foi nomeado como interventor de Minas Gerais em 1933. Assumiu um governo financeiramente quebrado pela Crise de 1929 e coube a ele reverter a situação em que se encontrava o estado. Nomeou Israel Pinheiro como secretário de Agricultura, Indústria e Comércio, trabalho, Viação e Obras Públicas que visaria a recuperação econômica e o projeto de desenvolvimento regional. BARBOSA, D.D. **Desenvolvimento econômico e pensamento desenvolvimentista: o caso Minas Gerais.** Disponível em: <[www.fea.usp.br/feaecon/media/fck/file/desenvolvimento](http://www.fea.usp.br/feaecon/media/fck/file/desenvolvimento)> Acesso em: 03.04.2012.p.13.

<sup>96</sup> Sobre o processo de industrialização da região de Belo Horizonte ver: SINGER, P. I. **Desenvolvimento econômico e evolução urbana:** análise da evolução econômica de São Paulo, Blumenau, Porto Alegre, Belo Horizonte e Recife. São Paulo: Editora Nacional, 1977.p. 257-266.

<sup>97</sup> Ibidem, p. 42.

O empenho estadual foi concentrado em Contagem, construindo nas proximidades uma usina hidrelétrica para o abastecimento da cidade industrial (Usina de Gafanhoto, no Rio Pará). A preocupação com a energia elétrica era crucial para o desenvolvimento industrial pretendido pelo governo, culminando com o Plano de Centrais Elétricas e com o Plano de Eletrificação de Minas Gerais, em 1950. Originou-se destes planos a empresa “Centrais Elétricas de Minas Gerais S.A.” (CEMIG). A CEMIG tinha como objetivo primordial suprir com as cargas necessárias as indústrias de transformação que desejavam se implantar na região central de Minas. Conforme Singer, aspirava-se que Belo Horizonte se tornasse o novo polo industrial nacional:

[...] já se vislumbra a intenção dos poderes públicos mineiros de transformar a região belo-horizontina numa área industrial equivalente às de São Paulo e do Rio. De certo modo, procura-se transformar o eixo São Paulo-Rio num triângulo São Paulo – Rio – Belo Horizonte, através do fortalecimento do 3<sup>o</sup> polo, tentando-se concentrar quase toda “nova” indústria ao redor da capital.<sup>98</sup>

Conforme ainda entrevista do Governador Valadares na época, apresentada na íntegra na Revista Mineira de Engenharia em 1941:

O governo mineiro poderá fornecer força motriz a um preço mínimo, porque visa precipuamente ao êxito das indústrias, e apenas procura ressarcir o capital aplicado na construção e manutenção da usina, com uma remuneração justa e uma amortização suave.[...] A orientação moderna em todos os países visa o agrupamento das indústrias, porque só assim se pode efetivamente baratear o custo da energia elétrica. É o que se fará agora com essa usina que está sendo construída especialmente para suprir a Cidade Industrial, fornecendo força motriz a taxas mínimas.<sup>99</sup>

Além de conceder às indústrias os terrenos na Cidade Industrial em regime de aforamento, percebe-se que o apoio à instalação das indústrias também se dava através do provimento de energia com baixo custo. Veremos que os moldes desta iniciativa mineira se repetirá no plano da Cidade Industrial de Porto Alegre, que perseguiu, em 1961, a mesma condição de polarização de Belo Horizonte.

O parque industrial em Contagem foi zoneado conforme seus diferentes ramos: alimentação, metalurgia, química, têxteis e vestuário, eletricidade, instrumentos científicos e

---

<sup>98</sup> Ibidem, p.264.

<sup>99</sup> O plano do parque industrial de Minas. **Revista Mineira de Engenharia**. Belo Horizonte, n<sup>o</sup> 23/34, jan. fev. 1941.p. 44.

construções. No entanto, este zoneamento não foi obedecido com rigor, dado o receio de que houvesse desistências pela indústria privada, pois muitas vezes as empresas eram de ramos de interesse do estado.<sup>100</sup> A concepção do traçado da Cidade industrial formava, em grande parte, um hexágono com vias radiais. Estas convergem para um mesmo ponto central - uma elevação do terreno onde foi criada uma praça. Nas quadras ao redor desta, previa-se a implantação dos edifícios administrativos (Figura 32).

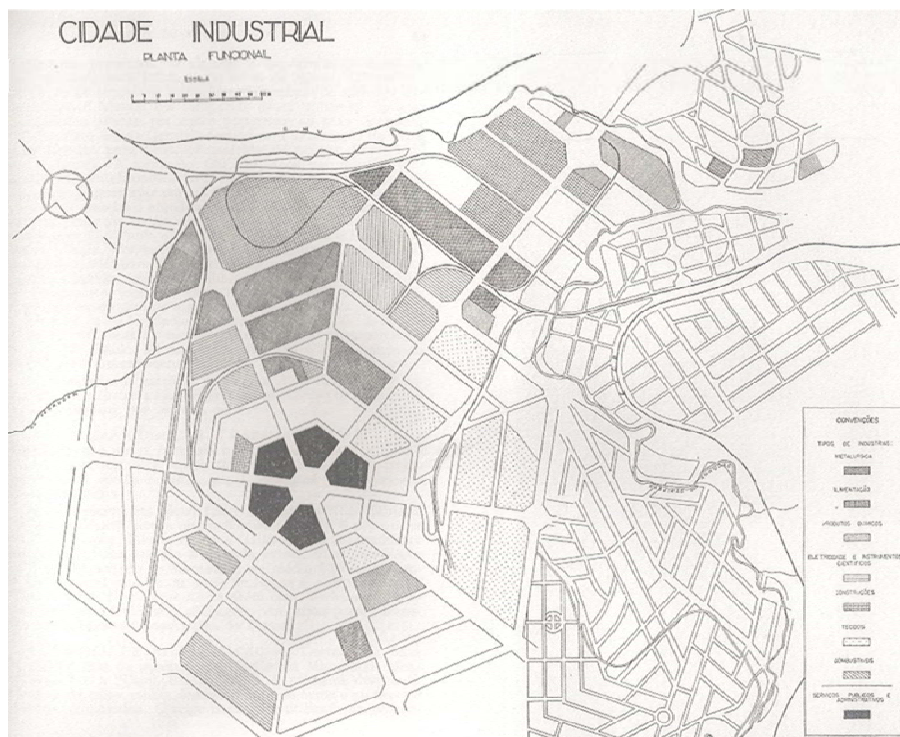


Figura 32: Cidade Industrial de Belo Horizonte ou Parque Industrial de Minas Gerais. Município de Contagem, MG. Fonte: Guimarães, 1957, p. 49.

A chamada Cidade Industrial foi planejada para abrigar tão somente as fábricas, sendo prevista a conjugação com uma cidade operária contígua ligada por uma avenida de 35 metros de largura que seguiria até Belo Horizonte, com transporte por trens elétricos. Como foi destacado na época, não haveria a descontinuidade urbana, pretendendo-se “três cidades que se harmonizam, cada uma fornecendo todas as condições que lhe são exigidas”.<sup>101</sup> Contudo, uma das concessões feitas pelo governo estadual foi a de que

<sup>100</sup> SINGER, 1977, op.cit., p. 258.

<sup>101</sup> Ibidem, p.42.



quando as empresas quisessem construir moradias para seus operários isso pudesse ser franqueado. O exemplo mais significativo foi o da Companhia de Cimentos Portland Itaú, que construiu em seu terreno 169 casas para operários casados e 30 apartamentos para solteiros em regime de “empréstimo”; ou seja, sem pagamento de aluguel aos seus trabalhadores.<sup>102</sup> Contava ainda com clube social e escola, mantidos pela empresa.

Esta situação, no entanto não foi regra, e a maioria do operariado morava nos municípios vizinhos à Cidade Industrial ou mesmo em Belo Horizonte. As terras adjacentes à Cidade Industrial estavam nas mãos de companhias de terras, e passaram a sofrer a valorização de seus terrenos a partir da implantação das indústrias. Isso gerou um problema de moradia na região, e foi considerado como um ponto que ficou fora do planejamento inicial do projeto, que pretendia a construção de uma Vila Operária pelo governo.

O exemplo do governo de Minas Gerais, como veremos mais adiante, influenciaria significativamente na elaboração de um plano de industrialização para o Rio Grande do Sul no final da década de 50. O governo gaúcho pretendia, à semelhança do plano de Contagem, a implantação do plano do Delta do Jacuí (1957) e, na impossibilidade de execução deste, da concepção a seguir de um outro: a Cidade Industrial de Porto Alegre (1961).

### ***Núcleo Klabin: Vila Harmonia, Vila Caiuby e Vila Operária, 1943 – 1945***

A Klabin correspondeu a outro exemplo na década de 40 da construção de um núcleo fabril isolado no território - desta vez no interior do Paraná - cujo empreendimento visava desde a fabricação de celulose até a produção do papel, a fim de reduzir a dependência externa deste tipo de matéria prima. Para isso, foi adquirida ainda em 1934 a Fazenda Monte Alegre, com 144.000 hectares no município de Tibagi, onde a empresa passou a fazer o reflorestamento com araucárias.

Inicialmente, foram construídos assentamentos tipo acampamentos para a construção das primeiras instalações e infraestruturas como o assentamento de Mauá, junto

---

<sup>102</sup> GUIMARÃES, A.P. A cidade industrial. **Boletim Mineiro de Geografia**, nº 1, julho, 1957. p. 38-54.

à hidrelétrica. No entanto, com o tempo, foi estabelecido o maior dos núcleos: Harmonia, construído em 1943 junto às instalações fabris, reunindo as casas de gerentes, técnicos especializados, mestres, contramestres, motoristas, vigias e operários da indústria.

Os equipamentos e comércio como igreja, hotéis, pensões, hospital, escolas, armazém, cinema, clubes distribuíam-se em imensas áreas ajardinadas. Os “armazéns de subsistência” eram responsáveis pela distribuição de carnes, leite e cereais abastecidos pelas colônias agrícolas responsáveis pelo plantio destes itens (Figura 33 e Figura 34).<sup>103</sup>

No total, Harmonia chegou a contar com 15 mil habitantes e configurava três áreas bem definidas: a Vila Operária, a Vila Caiuby e os chalés, representando, no conjunto, o reflexo da hierarquia fabril. A Vila Operária correspondia aos alojamentos e casas de madeira destinadas aos construtores da fábrica que foram, ao longo do tempo, recebendo infraestrutura como água, luz, hortas e jardins. A Vila Caiuby integrava um plano elaborado em 1943, pelo arquiteto paulista Abelardo Caiuby, e congregava casas em madeira com duas tipologias isoladas ou duas a duas. Já os chamados chalés eram as casas destinadas aos engenheiros e gerentes, em madeira ou em alvenaria com amplos jardins ao longo das vias curvas (Figura 35).<sup>104</sup>



Figura 33: Vista da Vila Harmonia da Klabin. Paraná.  
Fonte: Centro de Documentação e Memória Klabin.  
Disponível em: <[http://companytown.storia.unipd.it/index.php?option=com\\_jumi&fileid=3&Itemid=40&passo=dettaglio&cod=130408849921886](http://companytown.storia.unipd.it/index.php?option=com_jumi&fileid=3&Itemid=40&passo=dettaglio&cod=130408849921886)> Acesso em: 08.07.2011.



Figura 34: Vista da Vila Harmonia da Klabin. Paraná.  
Fonte: Centro de Documentação e Memória Klabin.  
Disponível em: <[http://companytown.storia.unipd.it/index.php?option=com\\_jumi&fileid=3&Itemid=40&passo=dettaglio&cod=130408849921886](http://companytown.storia.unipd.it/index.php?option=com_jumi&fileid=3&Itemid=40&passo=dettaglio&cod=130408849921886)> Acesso em: 08.07.2011.

<sup>103</sup> CORREIA, T. de B. Núcleo fabril X cidade livre: os projetos urbanos da Klabin no Paraná. In: V Seminário de História da Cidade e do Urbanismo, 1998, Campinas. **Anais eletrônicos**, Campinas: PUC, 1998. Disponível em: <<http://www.anpur.org.br/revista/rbeur/index.php/shcu/article/view/704>> Acesso em: 05.06.2011. p. 5

<sup>104</sup> CONY, C. H.; LAMARÃO, S. **Wolff Klabin: a trajetória de um pioneiro**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2001.p. 141.



Figura 35: Vila de Caiuby, junto à indústria. 1945.  
Fonte: Cony; Lamarão, 2001.p. 140-141.

Com o retorno de Abelardo Caiuby para São Paulo, as obras ficaram a cargo do engenheiro Vitor Hugo Costa e depois do arquiteto alemão Max Staudacher, responsável pelo projeto da igreja, das seções da fábrica, das casas para técnicos, do Harmonia Clube e do Hotel Igapê. Com relação ao traçado e a configuração espacial dos três núcleos, Telma de Barros Correia comenta:

Os três núcleos residenciais de Monte Alegre incorporam elementos do modelo espacial de cidades-jardim: baixas densidades, ruas com vegetação densa e gramados, algumas conformando-se segundo curvas suaves, casas com jardins, parques e praças. Em Harmonia os chalés e as ruas curvas, seguindo as ondulações dos terrenos acentuam seus compromissos com as formas orgânicas tão apreciadas no século XIX...No Brasil, os núcleos fabris da Klabin no Paraná são provavelmente um dos exemplos mais expressivos do uso dos postulados urbanísticos da cidade-jardim em núcleos fabris.<sup>105</sup>

No entanto, no início dos anos 50, a Klabin decide pela criação de um loteamento fora dos limites do núcleo fabril, a fim de instalar grande parte de seus operários e os funcionários de empreiteiras de construção e transportes bem como alguns dos equipamentos de Harmonia. A criação deste loteamento, denominado de “Cidade Nova” e projetado pelo arquiteto Max Staudacher, fazia parte de uma estratégia da empresa para desmobilizar parte da mão de obra que não era mais necessária à Klabin, devido ao término das grandes instalações. Neste caso, o loteamento não estava sob o controle direto da

---

<sup>105</sup> CORREIA, T. de B. Núcleo fabril X cidade livre: os projetos urbanos da Klabin no Paraná. In: V Seminário de História da Cidade e do Urbanismo, 1998, Campinas. **Anais eletrônicos**, Campinas: PUC, 1998. Disponível em: < <http://www.anpur.org.br/revista/rbeur/index.php/shcu/article/view/704>> Acesso em: 05.06.2011. p. 11.

companhia, e os moradores tinham o direito de propriedade sobre seus terrenos, criando-se assim uma sociedade de terras especialmente para a negociação dos mesmos.<sup>106</sup>

Além deste caso, outros núcleos industriais como Volta Redonda representam, de maneira emblemática, o que acontecia com os núcleos sob a propriedade e controle das empresas: gerados para serem “exclusivos” e envolvidos em uma restrita produção fabril, acabavam por não ter o poder ou mesmo recursos para barrar o seu crescimento natural, proveniente justamente da sua própria polarização em uma região ou território.

O Estado auxiliou, neste caso, no esforço da empresa em viabilizar os seus planos através da Fundação da Casa Popular,<sup>107</sup> vindo a construir as primeiras cem unidades de moradia na Cidade Nova em cooperação com a Prefeitura de Tibagi. A formação deste novo loteamento junto ao de propriedade da empresa vem a ser um caso exemplar de como se deu parte do apoio governamental no sentido indireto da constituição de um núcleo industrial.

O processo de urbanização caracterizado no exemplo da Klabin, ou seja, primeiramente um núcleo planejado e sob o controle da fábrica – no caso Harmonia - e depois a solução do loteamento, com a Cidade Nova, foi condizente com processos semelhantes de outros núcleos implantados no Brasil. Correia argumenta que o loteamento tratava-se, em última análise, da criação de uma “cidade livre” - mais uma destas localidades de má fama que costumam surgir junto a núcleos empresariais altamente policiados: “Seria um contraponto à ordem rigorosa do núcleo fabril, reunindo tudo que é vetado e banido deste [...] ou seja: o lado oculto da ordem urbana industrial”<sup>108</sup>. Constituíam-se, na realidade, em um loteamento projetado para os funcionários da fábrica, porém sem a

---

<sup>106</sup> Ibidem, p.14. A sociedade chamava-se Companhia Territorial do Vale do Tibagi, organizada pessoalmente por Horácio Klabin sócio da fábrica e diretor administrativo.

<sup>107</sup> A Fundação da Casa Popular (FCP) correspondeu à primeira tentativa do Governo Federal de solução do problema habitacional em 1946. Pretendia a centralização da gestão, fontes permanentes de recursos e a articulação da moradia com o desenvolvimento urbano. A solução habitacional a ser proporcionada por este órgão não teve o sucesso esperado por vários motivos. Dentre eles, a sua amplitude, que ia desde o financiamento de redes de infraestrutura e pesquisa tecnológica até a construção de unidades habitacionais com a atuação de diversos agentes. Ver: BONDUKI, 2004, op.cit.,p. 115-126.

<sup>108</sup> CORREIA, T. de B. Núcleo fabril X cidade livre: os projetos urbanos da Klabin no Paraná. In: V Seminário de História da Cidade e do Urbanismo, 1998, Campinas. **Anais eletrônicos**, Campinas: PUC, 1998. Disponível em: < <http://www.anpur.org.br/revista/rbeur/index.php/shcu/article/view/704>> Acesso em: 05.06.2011. p. 15.

tutela da empresa e estabelecendo-se livremente conforme as funções de uma cidade autônoma.

Piquet comenta que os moradores da cidade-empresa e a própria companhia não poderiam prescindir da presença da “cidade-livre”, pois é nesta em que a mão de obra necessária para os serviços menos qualificados é recrutada.<sup>109</sup> Em Volta Redonda, núcleo comentado anteriormente, houve também a instalação paralela de uma cidade livre, que abrigava não só grande parte dos operários menos qualificados da companhia, mas também a população que vinha em busca de ocupação.

É possível perceber nos casos acima que as “cidades-empresa” instaladas com suas regras e controles dificilmente não fariam surgir também as chamadas “cidades livres”. Ou seja, apesar das vilas e cidades criadas pelo governo ou empresas constituírem-se num padrão ideal para o operariado viver, o controle rígido da companhia sobre essas cidades gerava loteamentos e atividades fora do perímetro de controle. Isso aconteceu na maioria dos exemplos citados, sendo paulatinamente abertos para novas funções urbanas que não faziam parte da concepção inicial e ideal da cidade.

No entanto a geração do núcleo industrial e operário da Klabin no Paraná correspondeu a uma expansão significativa da empresa, que se deve fundamentalmente à atuação política de seus sócios: Wolff Klabin e Horácio Lafer, e ao poder de influência destes para a conquista do apoio do Governo Federal.

Wolff Klabin tornou-se representante de seu grupo em entidades de classe, obtendo uma projeção e peso político para a empresa. Já Horácio Lafer teve uma trajetória na vida pública como parlamentar e participou do Conselho Técnico de Economia e Finanças do Ministério da Fazenda entre 1943 e 1950.<sup>110</sup>

Em torno de 1932, o interventor do Estado do Paraná Manuel Ribas negociou pessoalmente com o grupo Klabin o investimento na Fazenda Monte Alegre, propriedade que abrangia 144 mil hectares e rica em pinheirais. No início, a empresa não se mostrou

---

<sup>109</sup> PIQUET, 1998, op. cit., p. 36.

<sup>110</sup> MARGALHO, M.G. Klabin Irmãos & cia: os empresários, a empresa e as estratégias de construção da hegemonia (1930-1945). In: **Polis: Laboratório de História Econômico-Social**. Texto de discussão nº8, Disponível em:< [www.historia.uff.br/polis/files/texto\\_8pdf](http://www.historia.uff.br/polis/files/texto_8pdf)> Acesso em: 02/03/2012. p.10.

interessada em investir na construção de uma indústria de papel e celulose no Paraná. No entanto, o Governo Vargas oferecia vantagens para o investimento e o governo de Ribas também, pois estava investindo em rodovias e na construção de um ramal ferroviário.

Nesse processo, um personagem teve efetiva participação: Francisco de Assis Chateaubriand, empresário com grande influência junto ao Governo Vargas no apoio ao grupo Klabin, pois ele temia a escassez de papel imprensa, que dependia da importação da celulose. O encontro com Getúlio Vargas em 1939 relatado por Warren Dean ilustra a ocasião em que o presidente resolve por oferecer um empréstimo à empresa privada e o monopólio da produção de papel:

Vargas pediu-lhe a opinião acerca da adequabilidade de vários industriais paulistas. Chateaubriand recomendou a família Klabin. Os Klabins haviam operado uma fábrica de papel já no início da década de 1900, tinham participado da fundação da Companhia Nitroquímica e possuíam extensos pinheirais em Monte Alegre, no Estado do Paraná. O ditador aceitou a indicação e encarregou Chateaubriand de ir a São Paulo e oferecer-lhes um empréstimo e a necessária cobertura cambial, bem como um monopólio, se eles se dispusessem a construir a fábrica [...]<sup>111</sup>

No mesmo ano, os sócios da Klabin visitaram Getúlio Vargas, sendo o primeiro de muitos outros encontros.

Não era apenas Chateaubriand que precisaria de papel para rodar os milhares de exemplares de seus jornais e revistas. Não era apenas a Klabin que precisava dar um salto, não de grau, mas de gênero, em sua produção industrial. Ele, Vargas, senhor absoluto do Estado, precisava acompanhar os tempos. E os tempos exigiam propaganda, divulgação, doutrinação – o exemplo do soerguimento da Alemanha era recente e bem-sucedido: a propaganda ajudara a fazer a glória do III Reich. A propaganda poderia fazer o mesmo em relação ao Estado Novo.<sup>112</sup>

A proximidade, portanto deste grupo industrial com o governo federal destaca-se no período como um dos mais claros exemplos do favorecimento dos planos industriais privados junto ao projeto político industrializante de Vargas. O governo federal atuou concedendo benefícios fiscais, crédito e empréstimos que viabilizaram o investimento<sup>113</sup>. O Banco do Brasil seria um dos grandes financiadores do projeto.

---

<sup>111</sup> DEAN, W. **A industrialização de São Paulo**. São Paulo: Difel, 1971.p.229-230.

<sup>112</sup> CONY;LAMARÃO, 2001, op.cit., p.30.

<sup>113</sup> MARGALHO, op.cit., p.12.

A atuação política no legislativo de Horácio Lafer e no Conselho Técnico de Economia e Finanças (CTEF) contribuiu consideravelmente para o apoio governamental na empresa, bem como a influência dele e de Wolff Klabin nos sindicatos de classe, como a Federação Industrial do Rio de Janeiro (FIRJ), Sindicatos Industriais do Distrito Federal (FSIDF).

Margalho destaca que o exemplo da Klabin representaria a expressiva participação política do empresariado industrial nas instituições estatais:

O livre trânsito da elite política empresarial dos seus aparelhos privados para os órgãos técnicos representava uma fase da construção dessa hegemonia. A imbricação das esferas pública e privada se insere no estratagema de penetração política dos industriais nas arenas do poder político autoritário de modo a influenciar na direção das políticas públicas que orientariam a implantação do modelo produtivo urbano-industrial<sup>114</sup>

Finalmente, em 25 de janeiro de 1944, o presidente Getúlio Vargas visitou a Fábrica de Monte Alegre no Paraná, que seu governo tinha ajudado a financiar. A fábrica ficou pronta em 1946, fornecendo finalmente a autossuficiência do mercado nacional de papel, jornal e papelão (Figura 36).



Figura 36: Visita de Vargas à Klabin. À direita: Wolff Klabin, 1944. Fonte: Cony; Lamarão, 2001.p. 137

### ***A Cidade dos Motores, 1945.***

Os aportes de recursos para o financiamento da siderurgia no Brasil foram negociados a partir da década de 30, com os Estados Unidos envolvendo a associação do capital nacional. Desta relação, instalou-se a usina da CSN em Volta Redonda e a Fábrica

---

<sup>114</sup> Ibidem, p.13.

Nacional de Motores em conjunto com a Cidade dos Motores, também no Rio de Janeiro. Dos acordos firmados com os Estados Unidos, o Brasil permitia a instalação de bases militares norte-americanas no Nordeste em troca de crédito e assistência técnica para a implantação de siderúrgicas.<sup>115</sup>

Na década de 40, o Governo Federal utilizou recursos do Instituto de Aposentadorias e Pensões dos Industriários (IAPI) para compra de terras e instalação de uma fábrica de motores para aviões de transporte, tratores e alimentos pré-fabricados. Na realidade, a contribuição aos IAPs de trabalhadores e empregadores criou uma importante fonte de recursos para os investimentos federais em um período em que o Estado tinha como política o desenvolvimento voltado para a indústria e a sua infraestrutura.<sup>116</sup> O caso do projeto da Fábrica Nacional de Motores (FNM) e da Cidade dos Motores era um deles.

A localização da Cidade dos Motores devia-se a uma série de questões como, por exemplo, à necessidade da sua instalação no nível do mar para diminuir os custos da produção, e que o relevo no seu entorno contribuísse para a camuflagem e defesa, já que o país participava da Segunda Guerra. A escolha demandou muitas discussões entre os estados com Minas Gerais, que pleiteava firmemente que a instalação da fábrica fosse em seu território. No entanto, à época, o governador do Rio de Janeiro mantinha fortes ligações com Getúlio Vargas e, sob o pretexto da eliminação dos focos de malária da região, obteve a implantação na Baixada Fluminense (Xerém).<sup>117</sup>

As instalações da Cidade dos Motores foram chefiadas pelo General Guedes Muniz que, em 1943, dada a localização isolada e as proporções do empreendimento, solicitou ao arquiteto-urbanista Atílio Corrêa Lima que elaborasse um plano de cidade operária com aproximadamente 25 mil habitantes.

---

<sup>115</sup> A fundação da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) aconteceu como uma sociedade mista em que o capital social de 500 mil contos de reis era do Tesouro Nacional (44%); pessoas físicas e jurídicas (6%); Instituto dos Industriários (15%); Instituto dos Comerciantes (15%); Instituto dos Bancários (4%); Caixa Econômica Federal do Rio de Janeiro (6%) e Caixa Econômica Federal de São Paulo (14%). SOARES, E. M., **Siderurgia no Brasil: evolução e desenvolvimento**. Arquivo particular do General E. Macedo Soares (s/d mimeo) apud PIQUET, 1998, op.cit.,p.77.

<sup>116</sup> BONDUKI, 2004, op.cit., p.102.

<sup>117</sup> RODRIGUES, T. C. Transformações espaciais ocasionadas pela instalação de indústrias no Brasil: o caso da cidade industrial da Fábrica Nacional de Motores (FNM).In: XVI Encontro Nacional dos Geógrafos, 16.,2010, Porto Alegre. **Anais eletrônicos**. Porto Alegre: AGB, 2010. Disponível em: < [www.agb.org.br/evento/download.php?idTrabalho=2560](http://www.agb.org.br/evento/download.php?idTrabalho=2560) >Acesso em: 05. Jun.2011.p. 2.



Devido à morte prematura do arquiteto, o trabalho não foi desenvolvido. Porém, as ideias e postulados modernos da sua proposta inicial foram bem aceitos pela cúpula militar, e algumas dessas ideias seriam retomadas pelo novo grupo responsável pelo projeto – a *Town Planning Associates* (TPA) de Paul Lester Wiener, Paul Schulz e Josep Lluís Sert. O trabalho da Cidade dos Motores foi o primeiro desse grupo, e obedeceu rigorosamente as posturas do IV Congresso CIAM (Congresso Internacional da Arquitetura Moderna), que veio a originar a Carta de Atenas. Sert, que era um fiel seguidor de Le Corbusier, chegou a trabalhar no escritório do famoso arquiteto na década de 20 e a colaborar com ele e Pierre Jeanneret no Plano Macia - estudos para o plano diretor de Barcelona entre 1933 e 1935.<sup>118</sup>

Algumas diretrizes gerais do projeto de Atílio foram seguidas pela TPA, como a verticalização, a localização do estádio e a criação de um eixo principal junto ao rio Saracuruna. No entanto, o novo projeto propôs alterações importantes na segregação de funções e na criação de um centro cívico composto pela administração, o comércio e a cultura.

A nova cidade industrial teria duas diretrizes de configuração: o clima e a morfologia do terreno. As colinas permaneceriam intocadas e a cidade seria estabelecida entre elas, na parte plana, com aproximadamente 100 hectares, permeada por um canal afluente do Rio Saracuruna que dividiria a zona residencial principal do centro cívico e o de serviços.

A distribuição da cidade se daria em três zonas funcionalmente distintas: a zona industrial, a zona cívica e de recreação e as zonas residenciais. Além da divisão pelo canal, haveria também a divisão organizada pelas vias de circulação de veículos, que isolavam os quarteirões para pedestres que, por sua vez, fariam seu caminho nas áreas internas àqueles. O canal ligaria o centro cívico e a zona residencial através de pontes. Os autores pretendiam que este canal se tornasse uma atração natural promovendo intensa vida desportiva ao longo do mesmo (Figura 37).

---

<sup>118</sup> FREIXA, J. **Josep Lluís Sert**. Barcelona: Gustavo Gili S.A, 1981. p. 9 - 38.

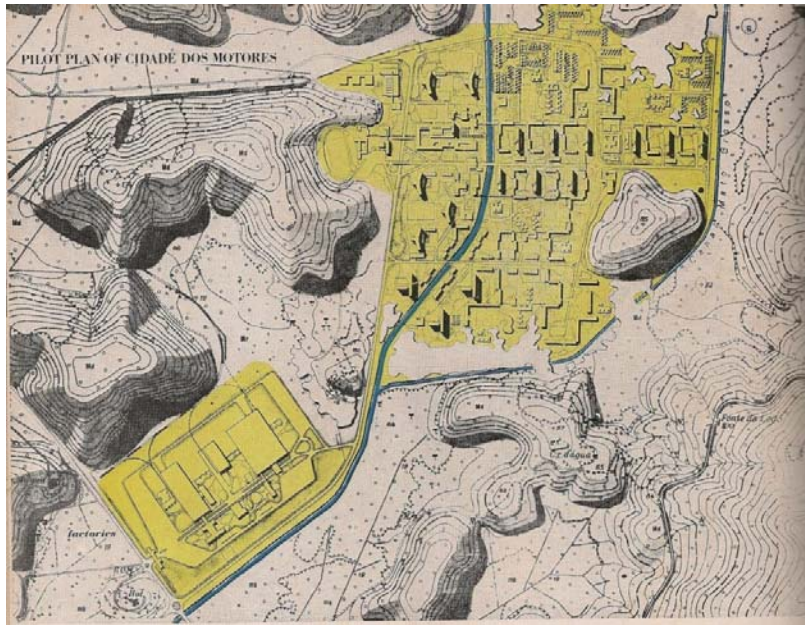


Figura 37: Plano Geral da Cidade dos Motores: área industrial, centro cívico e habitação ao longo do rio. Paul Lester Wiener e Jose Luis Sert.  
Fonte: Sert; Wiener, 1947.p.100.

As duas unidades residenciais em questão correspondiam a superquadras em que se previa uma ocupação de 6.200 habitantes, distribuídos 2.400 deles em edifícios dormitórios, 1.200 em apartamentos de prédios de oito andares e 2.600 em blocos de três andares. Para cada unidade residencial eram previstos serviços comuns e autônomos como escola, lojas, lavanderias, etc.

O centro cívico pretendia contemplar os elementos principais que privilegiavam a vida em sociedade: congregava o escritório municipal (que fazia o papel de prefeitura), teatro, centro comercial e de negócios, escola técnica, restaurante, hotel, clube, estádio, piscina, praça e área de jogos em zonas definidas como administrativas, culturais e esportivas e de comércio e lazer (Figura 38 e Figura 39).<sup>119</sup>

---

<sup>119</sup> SERT, J.L.;WIENER, P.L. La Cité des Moteurs. **L'Architecture d'Aujourd'hui**. Paris: n° 13/14, p. 98 -120, set. 1947. p. 104.

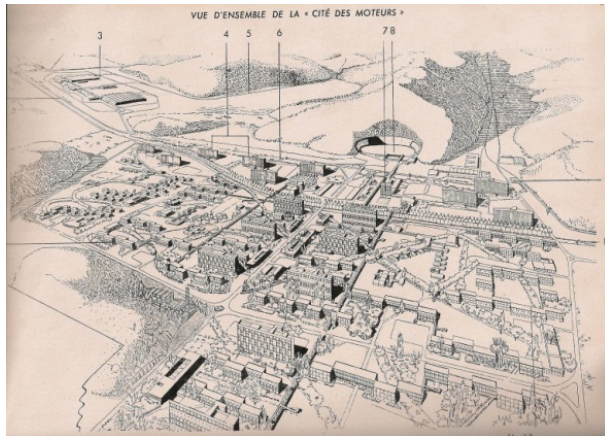


Figura 38: Perspectiva. Paul Lester Wiener e Jose Luis Sert. Fonte: Sert; Wiener, 1947.p.102.

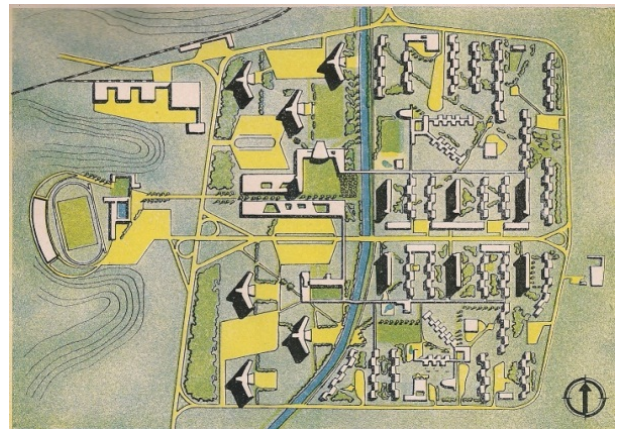


Figura 39: Primeira etapa do projeto: centro cívico e habitação. Fonte: Sert; Wiener, 1947.p.103.

As tipologias da zona residencial seriam de acordo com o grupo a ser atendido: apartamentos para solteiros e apartamentos e casas para as famílias. Para o primeiro grupo, projetaram “edifícios-dormitórios” - com oito pavimentos e próximos ao centro cívico - já que seriam os primeiros usuários do centro, visando não sobrepor as atividades e circulação com o grupo das famílias que viveriam em zonas com menos circulação e mais verde.

As tipologias para as famílias eram três: edifícios de oito pavimentos com uma variedade de apartamentos, edifícios de três andares e casas isoladas. Na implantação, essas tipologias refletiriam as condições de ventilação e insolação e as condições peculiares de uma cidade de trabalhadores industriais isolados de outros centros urbanos, como contar com serviços coletivos junto a essas unidades habitacionais.

O zoneamento industrial foi estabelecido em duas áreas, conforme o tipo de indústria: a pesada e de precisão, que geraria o maior número de empregos para a população local, e a indústria de alimentos pré-processados, que garantiria alguma auto-suficiência da cidade. A indústria pesada e de precisão, no caso, seria aquela composta pela fundição, pela fábrica de tratores e pela fábrica de motores para a aviação. A fábrica de motores, na época do projeto da cidade, já se encontrava em construção. A fábrica de alimentos foi um dos projetos industriais que recebeu atenção especial dos autores do plano: a qualidade de vida do trabalhador brasileiro era a principal preocupação dos organizadores e patrocinadores do projeto. O abastecimento e o depósito de alimentos teriam ligação com a ferrovia, e a pré-fabricação de alimentos tinha o objetivo não só de prover as unidades públicas, comunitárias e restaurantes, mas também de atender às necessidades da população, obtendo - por exemplo - a economia de tempo e trabalho para a dona de casa, com refeições pré-prontas e com qualidade.<sup>120</sup>

<sup>120</sup> Ibidem, p.118.

Dentre as cidades projetadas neste período, a Cidade dos Motores não foi implantada devido ao fracasso da Fábrica Nacional de Motores e dos planos do Governo Federal logo após a Segunda Guerra, inviabilizando o complexo industrial projetado.<sup>121</sup> Com o fim da Guerra, houve um redirecionamento de objetivos do governo e o acordo de cooperação entre os EUA e Brasil que viabilizaria a implantação da fábrica de motores foi cancelado. A Fábrica Nacional de Motores foi então privatizada, sendo que as empresas que a adquiriram nos anos seguintes não tinham pretensões de implantar o plano da Cidade da TPA por considerá-lo “megalomaniaco” e optaram por alternativas tradicionais de construção de habitação operária, como as residências isoladas. Implantaram então os conjuntos Santa Lúcia e Nossa Senhora das Graças que deram origem ao povoado de Xerém em Duque de Caxias, Rio de Janeiro. Estes, porém, não se aproximaram da qualidade do plano da TPA. Constata-se neste caso que o desinteresse do Governo na continuidade do projeto industrial foi determinante para o fracasso da iniciativa da construção da Cidade dos Motores.

Apesar disso, a qualidade da proposição como projeto urbano e arquitetônico foi amplamente difundida através de publicações nacionais e internacionais como periódicos, exposições e livros, disseminando o ideal de uma cidade industrial e operária modelo, criada no contexto dos princípios modernos da Carta de Atenas.

A principal publicação do trabalho da Cidade dos Motores foi no periódico *L'Architecture d'aujourd'hui* em 1947, em que houve ampla descrição do plano e da arquitetura. Anos mais tarde, no livro *Town Design* de Frederick Gibberd em 1953, o autor destaca o centro cívico da Cidade dos Motores como exemplo de articulação das edificações que eram dispostas livremente na quadra com um sistema viário que separava pedestres e automóveis.<sup>122</sup>

O plano ainda participou com destaque da exposição no Museu de Arte Moderna de Nova Iorque (MoMA) em 1947, intitulada: *Two cities, planning in North and South America*. Essa exposição e o intercâmbio vinham no bojo de uma valorização não só da arquitetura e

---

<sup>121</sup> COSTA, A. A. de Albuquerque. **Um modelo de cidade moderna industrial: a Cidade dos Motores**. Xerém. RJ. TPA/ Town Planning Associates 1945-46. Disponível em: <[www.docomomo.org.br/seminario%208%20pdfs/184.pdf](http://www.docomomo.org.br/seminario%208%20pdfs/184.pdf)> Acesso em: 13.09.2010. p.15.

<sup>122</sup> SERT; WIENER, 1947, op.cit., p. 98-120. GIBBERD, F. **Diseño de núcleos urbanos: escenología y plástica**. Buenos Aires: Editorial Contémpera. 1956. (Edição argentina de Town Design).

urbanismo, mas também de outros aspectos culturais brasileiros. Gomes e Espinoza, que trataram dos trabalhos da TPA na América do Sul, destacam que o intercâmbio envolvia também os ícones da cultura de massa, como por exemplo os personagens de quadrinhos Zé Carioca e a carreira de Carmen Miranda. Isso se dava no contexto da “política de boa vizinhança” que os EUA mantinham com os países da América do Sul, reforçando laços que naquele momento eram fundamentais, pois o mundo se dividia em dois grandes blocos e os americanos se projetavam na liderança mundial.<sup>123</sup>

Veremos mais adiante, no capítulo sobre a Cidade Industrial de Porto Alegre, que o plano da Cidade dos Motores viria a ser o principal modelo de cidade industrial para o projeto elaborado para Porto Alegre em 1961.

### **ACESITA, 1946.**

Em 1942 o empresário Percival Farquhar aliava-se a Athos Lemos Rache e Amyntas Jaques de Moraes<sup>124</sup> para o empreendimento da produção de aços especiais na região do Vale do Rio Doce em Minas Gerais. As terras pretendidas ficavam próximas às jazidas de Itabira e do Rio Piracicaba. A partir de 1946, a empresa contratou um projeto para a urbanização da área com a prioridade da construção de uma vila operária.

A cidade foi projetada pelo engenheiro Romeu Andrade Duffles Teixeira, graduado em engenharia industrial e que tinha em sua trajetória profissional a participação na

---

<sup>123</sup> GOMES, M. A.; ESPINOZA, J.C.H. Diálogos modernistas com a paisagem: Sert e o Town Planning Associates na América do Sul, 1943-1951. GOMES, M. A.(org.). **Urbanismo na América do Sul**: circulação de ideias e constituição do campo, 1920-1960.Salvador: EDUFBA, 2009. p.154.

<sup>124</sup> Estes empresários eram todos ligados à produção de ferro em Minas Gerais. Farquhar era um dos donos da Companhia Brasileira de Mineração e Siderurgia. Em 1942, o Governo Brasileiro desapropriou a empresa. Com o dinheiro que lhe foi pago pela desapropriação ele e alguns associados brasileiros fundaram a empresa siderúrgica Aços Especiais Itabira (ACESITA). QUECINI, V. M. **Timóteo: o legado urbano de um projeto industrial**. São Paulo: FAUUSP, 2007. Tese Doutorado. p. 149.

construção de obras viárias e projetos de urbanização no período em que atuou na Secretaria Estadual de Transportes e Obras Públicas (SETOP) de Minas Gerais.<sup>125</sup>

O projeto caracterizava-se por vias amplas e arborizadas em ambas as margens do ribeirão Timotinho, onde seriam instalados parques, playgrounds e habitações coletivas.<sup>126</sup> Conforme o memorial do projeto, os lotes teriam testadas mais largas e menor profundidade, com vistas a proporcionar o afastamento entre as residências: “...evitando-se desavenças entre vizinhos e possibilitando aos moradores possuírem hortas, árvores frutíferas e criação de aves”.<sup>127</sup>

Conforme Quecini, que analisou o trabalho de Duffles para a ACESITA, a opção por residências isoladas era o reflexo da valorização de ideais burgueses como a privacidade e a individualidade, que faziam da casa um ponto de partida para a constituição de um habitat moderno. A moradia era a chamada “célula habitacional” e considerada como o “núcleo inicial do urbanismo”.<sup>128</sup>

Porém, para Duffles Teixeira, a zona de habitação não se referia somente à moradia, mas também a outros equipamentos necessários para a vida diária dos seus moradores: ele propôs a “célula residencial”, que agregava um centro comercial, clube, praça, escola, capela e áreas para esportes. Apesar do autor não ter utilizado o termo “unidade de vizinhança”, eram claros os princípios deste conceito no projeto.

No núcleo proposto por Duffles para a ACESITA não se encontrava definida uma área central típica com a localização de seus edifícios públicos. A centralidade da vida urbana foi definida pela localização da usina - coração do núcleo. Nesse sentido, apesar do seu autor fazer referência às cidades jardim no memorial do projeto, o esquema concêntrico proposto por Howard não era a referência principal, mas sim alguns outros atributos da cidade jardim como a incorporação do projeto com a natureza do local, a abundância de áreas verdes dos parques, a arborização das ruas e a amplitude proporcionada aos lotes

---

<sup>125</sup> QUECINI, V.M. Um projeto e seu destino; o plano de urbanização de Romeu Andrade Duffles Teixeira para a Acesita (Timóteo-MG). In: XI Seminário de História da Cidade e do Urbanismo, 2010, Vitória: UFES, 2010. **Anais**. Vitória: Ophicina Phtográfica, CD-ROM. p. 3.

<sup>126</sup> Ibidem, p. 4.

<sup>127</sup> TEIXEIRA, R.A.D. **Memorial do projeto de urbanização de ACESITA**. Belo Horizonte, 1952. apud QUECINI, 2010, op.cit., p. 4.

<sup>128</sup> Ibidem, p. 4.

residenciais. A avenida-parque marcou a linearidade da proposta e era o elemento estruturador do sistema viário do projeto, ligando os centros das células residenciais (Figura 40 e Figura 41).

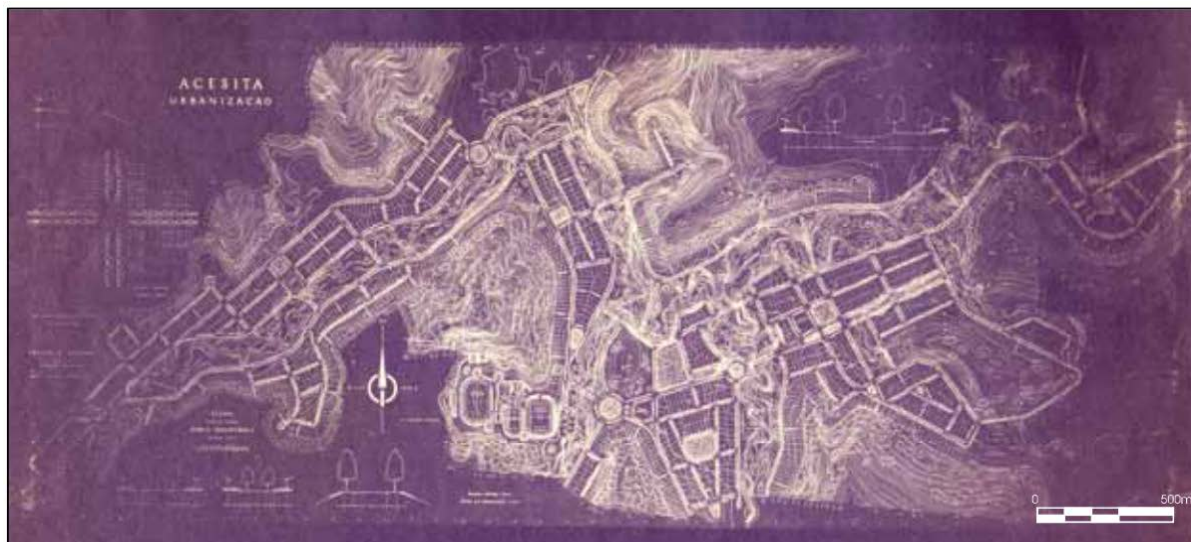


Figura 40: Plano Geral do projeto de Romeu Duffles para a ACESITA, 1947-51.  
Fonte:Quecini,2007, p. 234.



Figura 41: A cidade e a usina da ACESITA. 1968.  
Fonte: Quecini,2007. p.165.

O projeto de Duffles foi entregue somente em 1953 e não foi seguido fielmente. Conforme Quecini, somente o bairro Funcionários possui um traçado idêntico ao projetado, porém, algumas diretrizes gerais do plano foram seguidas como a localização original de alguns bairros. Outros detalhes também foram aplicados como “o perfil das ruas, a organização dos espaços no bairro das Bromélias e o centro, onde, embora a localização tenha sido completamente alterada, o esquema definido por uma grande alameda central e

quadras comerciais abertas foi mantido”.<sup>129</sup> A avenida parque foi completamente abandonada; por outro lado, alguns edifícios importantes para a cidade como o hospital, a igreja matriz e o clube foram mantidos.

A partir de 1950 o Banco do Brasil assumiu o controle acionário da empresa, quando os sócios não conseguiram o montante previsto para a concretização do empreendimento. O Banco do Brasil realizou então estudos para determinar a viabilidade do empreendimento, concluindo que o papel da ACESITA era expressivo:

Assim, sob a ótica nacionalista, mesmo a construção da cidade operária assumia ares desenvolvimentistas, sendo comparada em reportagem do Observador Econômico<sup>130</sup> à interiorização promovida pela CHESF e por Volta Redonda, afirmando-se que, assim com esses empreendimentos, a ACESITA “passará a marcar, no mapa do Brasil, um novo núcleo de vida, de trabalho, repetindo em termos civilizados tudo que praticaram os bandeirantes” e transformando “o que era selva, hostil ao homem pelas condições sanitárias, tornou-se um centro de civilização. Além de cuidar de sua produção de aços especiais, ACESITA realiza obra de ocupação de território, no sentido social, econômico e político. O capital investido no empreendimento não pode, assim, ser considerado apenas em função de uma fábrica. E isto justifica plenamente o amparo que lhe tem dado o Governo Federal.<sup>131</sup>

Desta forma, o projeto da cidade da ACESITA foi destacado como fundamental ao desenvolvimento industrial com o caráter nacionalista do período e da penetração desse desenvolvimento no território contando neste caso, com o investimento direto do Governo Federal.

A implantação do projeto ficou a cargo do General Edmundo de Macedo Soares e Silva, indicado para o cargo pelo presidente do Banco Central para assumir a direção da empresa a partir de 1952. Entre os objetivos do General Edmundo de Macedo estavam também a ampliação da usina e a garantia ao operariado de capacitação, com o incentivo à formação técnica e a melhoria das condições de vida.

Em 1958, “a companhia já havia construído 2.734 residências e a cidade possuía além da igreja, do armazém, açougue, farmácia, um centro comercial com lojas, agência

---

<sup>129</sup> QUECINI, 2007, op.cit., p. 155.

<sup>130</sup> Aços especiais para a indústria. **Observador Econômico**. nº 211, ano 18, ago, 1953. p. 81 apud QUECINI, 2007, op.cit., p. 156.

<sup>131</sup> Ibidem, p.156.



bancária e cinema, dois clubes, hospital, quatro escolas primárias e um colégio técnico.<sup>132</sup> As proporções da ACESITA e de Timóteo – povoado existente no local antes da implantação do núcleo industrial - cresceram com a expansão de vários bairros não previstos nos planos de Duffles.

A população vinculada à usina cresceu em função também da produção de carvão, distribuindo-se na cidade e no campo. Conforme Quecini, entre 1954 e 1955 a empresa chegou a empregar cinco mil empregados sendo mais de quatro mil na usina siderúrgica. Estes números ainda aumentariam com as ampliações da empresa que aconteceram a partir dos anos 60.<sup>133</sup>

### **USIMINAS, 1958**

Em 1955, em função do empenho da Sociedade Mineira de Engenheiros e da Federação das Indústrias de Minas Gerais houve a associação entre o capital nacional e japonês para a realização da USIMINAS (Usinas Siderúrgicas de Minas Gerais S.A). O governo federal e o estado de Minas Gerais teriam uma participação de 60% e os japoneses de 40% à época.<sup>134</sup> Era reconhecido também que, assumindo em 1956, o ex-governador de Minas Gerais e então Presidente da República Juscelino Kubitschek, teria, junto a outros líderes regionais, a firme intenção de fortalecer a região com a instalação de uma indústria siderúrgica.<sup>135</sup>

A localização da usina siderúrgica foi escolhida em função da presença do minério na região, da proximidade com a linha ferroviária Vitória-Minas e das planícies banhadas pelo Rio Piracicaba, no Distrito de Ipatinga (município de Coronel Fabriciano). Tal sítio era suficientemente amplo para a implantação da usina e da cidade.

---

<sup>132</sup> Ibidem, p.160.

<sup>133</sup> Ibidem, p. 160.

<sup>134</sup> USIMINAS aval do BNDE. **Observador Econômico**. Rio de Janeiro: n. 288, ano 25, p. 15, fev. 1960.

<sup>135</sup> CHRYSOSTOMO, M.I.de J. Um projeto de cidade-indústria no Brasil moderno: o caso de Ipatinga (1950-1964). **Cronos**. Natal, v.9, n.1, 2008. Disponível em: <[www.periodicos.ufrn.br/index.php/cronos/article/viewFile/1812/pdf\\_56](http://www.periodicos.ufrn.br/index.php/cronos/article/viewFile/1812/pdf_56)> Acesso em: 04.06.2012. p.109-134, p.124.

Foi planejada então uma “cidade industrial” na antiga propriedade da Companhia Siderúrgica Belgo-Mineira, que possuía ali um serviço de produção de carvão para a sua nova usina de Monlevade. A incumbência do projeto recaiu em 1958 sobre o arquiteto Raphael Hardy Filho<sup>136</sup> que convidou Marcelo Bhering para ambos coordenarem uma equipe multidisciplinar que tratou de lançar as diretrizes de planejamento da cidade. A população dimensionada poderia chegar a cerca de 40.000 habitantes em 1960, considerando que somente a operação da usina empregaria em torno de 5.000 trabalhadores.

No memorial do plano, os urbanistas explicam que, por causa do terreno acidentado e do espaço reservado para a usina, a área para a vila operária determinou um desenvolvimento linear do plano, com a ligação de pequenos núcleos interligados por “vias de penetração e tráfego periférico”.<sup>137</sup> Quando as condições topográficas do terreno permitiam, os autores faziam a inserção de unidades habitacionais que tivessem autonomia quanto ao abastecimento de comércio e o atendimento de educação e recreação – a unidade de vizinhança (Figura 42 e Figura 43).



Figura 42: Vista Vila Operária USIMINAS.  
Fonte: Mendonça, 2006.p. 93.

---

<sup>136</sup> Raphael Hardy Filho formou-se em arquitetura pela Universidade federal de Minas Gerais em 1938 e pós-graduou-se em urbanismo em 1967. Atuou como arquiteto produzindo obras industriais (Companhia Armazém e Silos do estado de Minas Gerais, Usina de Furnas, Centro de Abastecimento de Belo Horizonte, Refinaria Gabriel passos e USIMINAS) e obras para a COHAB MG. Foi professor da escola de Arquitetura da UFMG e chefe do Departamento de Planejamento Urbano do curso. Era um arquiteto fortemente comprometido com os ideais modernos da sua geração. QUECINI,2007, op.cit., p. 132.

<sup>137</sup> MENDONÇA, R.S.R. de. **O urbanismo modernista em Minas Gerais: o caso Ipatinga**. Minas Gerais: Escola de Arquitetura, UFMG, 2006. Dissertação de Mestrado. p.167.

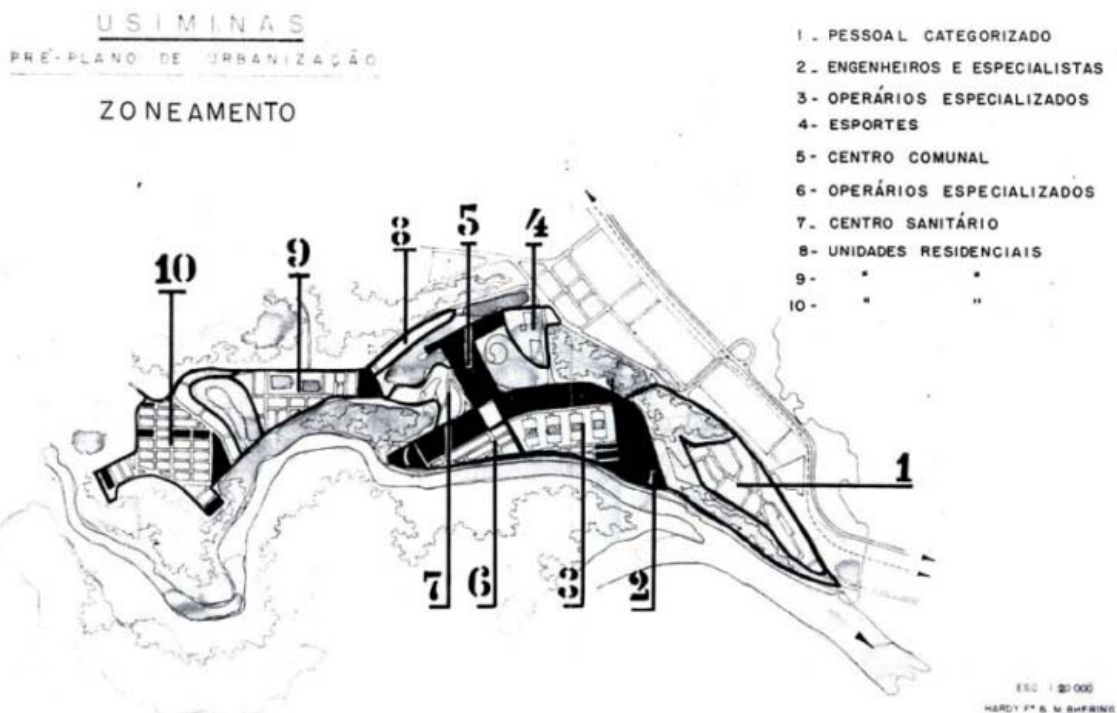


Figura 43: Pré-plano de urbanização USIMINAS.  
Fonte: Mendonça, 2006. P. 66.

Não era pretendida a segregação social no projeto, porém os autores argumentam que, pelas próprias condições de trabalho em uma usina do porte da USIMINAS, havia a necessidade da separação das unidades habitacionais de funcionários, engenheiros e operários.<sup>138</sup>

Nas unidades de habitação optaram por grandes quadras com a implantação de edifícios de até três pavimentos mescladas com quadras de moradias individuais. No entanto, as tipologias de habitação não eram vinculadas a uma só categoria de trabalhador, sendo variadas dentro de uma mesma quadra. Os trabalhadores de nível hierárquico mais alto, porém, como engenheiros e funcionários administrativos, teriam suas residências implantadas no nível mais elevado do terreno, próximo ao hotel.

A circulação veicular seria a mais periférica possível, reduzindo vias de penetração nas quadras ao mínimo necessário, para acesso. A ideia era a de possibilitar aos pedestres segurança ao transitar, promovendo a baixa velocidade nos veículos (Figura 44).

<sup>138</sup> Ibidem, p.168.

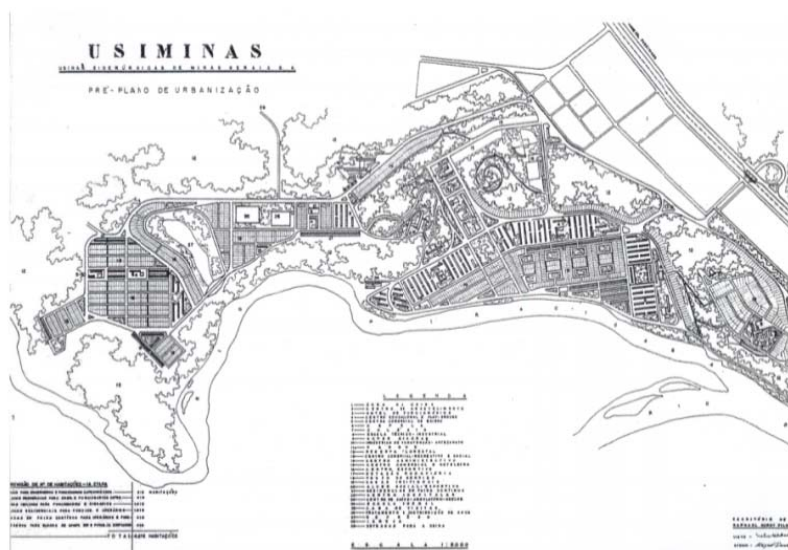


Figura 44: Pré-Plano de urbanização USIMINAS.  
Fonte: Mendonça, 2006, p. 67.

Os autores pretendiam a diferenciação habitacional no plano de acordo com as especificidades da população que ali iria residir e, para isso, procederam com uma pesquisa em núcleos já instalados como Volta Redonda, Acesita e Monlevade.<sup>139</sup> Tal pesquisa permitiu aos autores o conhecimento de uma série de atributos típicos desse tipo de cidade como, por exemplo, o expressivo número de solteiros nos primeiros anos da instalação da empresa, o que geraria hotéis, pensões e os alojamentos.

Mendonça fez a análise do memorial descritivo de Hardy Filho para a Vila Operária de Ipatinga e coloca que são evidentes os reflexos do pensamento de Tony Garnier, Ebenezer Howard e Le Corbusier na ideia de unidade de vizinhança autônoma e nos princípios do urbanismo moderno no qual foram definidas as funções da cidade: habitar, trabalhar, circular e recrear.<sup>140</sup>

O plano da Vila operária da USIMINAS foi implantado com algumas modificações, contando até 1970 com 3.270 moradias construídas. Como ocorreu com outros exemplos de cidades industriais, desenvolveram-se duas cidades: aquela produzida pela indústria e sob o seu controle, e aquela que anteriormente chamamos de “livre” ou “aberta”, onde a produção do espaço urbano estava fora do domínio da empresa.

<sup>139</sup> Ibidem, p. 172.

<sup>140</sup> Ibidem, p. 86-92.

Na década de 60, devido a necessidades da empresa e a insuficientes recursos da participação estadual, o BNDES apoiou a USIMINAS com financiamentos e aportes; a partir disso, o governo federal tornou-se o seu principal acionário.<sup>141</sup>

A USIMINAS entrou em funcionamento em 1962 e, em 1964, o Distrito de Ipatinga, pertencente ao Coronel Fabriciano, elevou-se à categoria de cidade. Conjuntamente com a ACESITA, em Timóteo, formou o chamado Vale do Aço, um aglomerado urbano formado por quatro cidades: Coronel Fabriciano, Ipatinga, Santana do Paraíso e Timóteo. Esta região teria um papel fundamental no desenvolvimento urbano e econômico do estado de Minas Gerais (Figura 45).

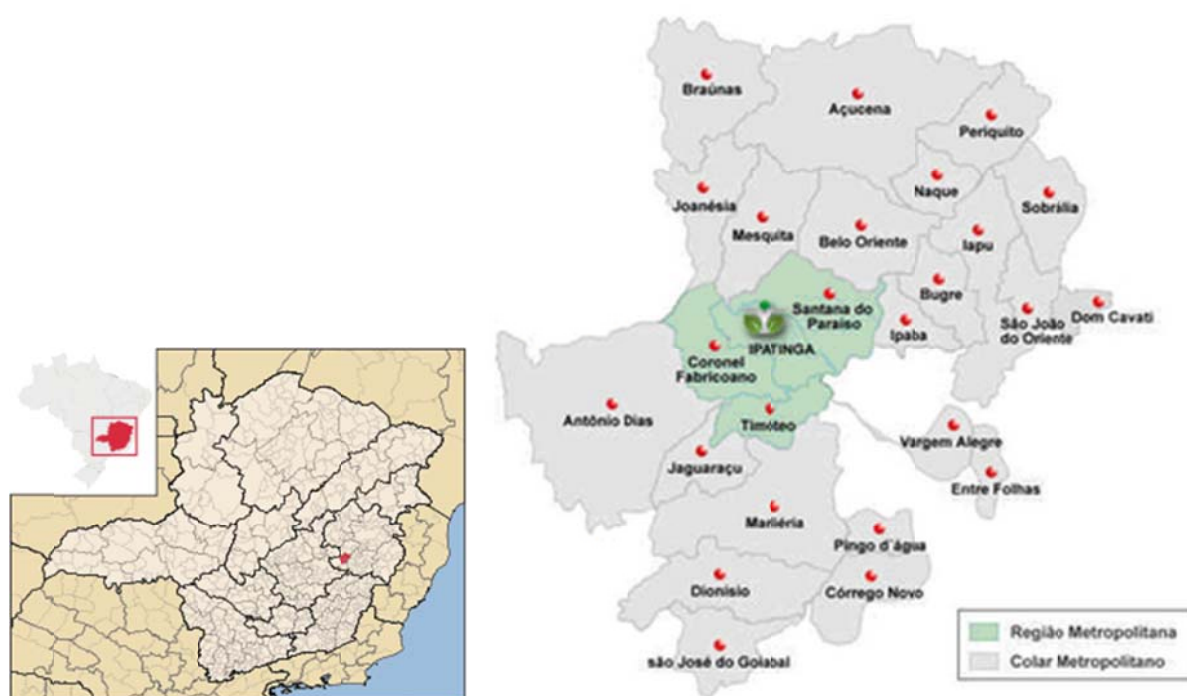


Figura 45 a e b: Esq. Localização da região metropolitana do Vale do Aço, MG.e dir. Localização municípios.  
Fonte: a. Disponível em: <pt.wikipedia.org/wiki/Portal:Vale\_do\_Aço> Acesso em: 09.08.2012. e b. Mendonça, 2006,p.20.

<sup>141</sup> CHRYSOSTOMO, 2008, op.cit., p. 130.

### 1.2.3.3 Os conjuntos habitacionais de indústrias

Segundo Piquet, a intervenção estatal na economia brasileira a partir dos anos 50 vai sendo direcionada aos interesses do grande capital, e os investimentos públicos em infraestrutura direta para população como habitação, esgoto e transporte, não são priorizados.<sup>142</sup> Ou seja, os interesses do governo estavam concentrados no atendimento dos interesses imediatos do capital industrial: os gastos estatais naquele momento eram voltados para a formação das condições gerais da produção indispensáveis à implantação de um parque industrial focado em energia, combustíveis, siderurgia e química básica.

Como as indústrias deste tipo necessitavam de grandes estruturas de apoio, geralmente afastadas dos centros urbanos, cresce a participação de urbanistas em planos de novos núcleos fabris ou de cidades mono-industriais voltadas para esses setores e que contariam com o apoio da estrutura estatal.

Neste período as concepções para habitação operária sob a égide de uma empresa privada passam a ser chamadas também de “conjuntos habitacionais”, que por vezes contaria com o apoio governamental na sua implantação, como veremos em alguns exemplos a seguir.

O plano de ampliação para a Tecelagem Parayba em São José dos Campos, SP, de autoria de Rino Levi, Roberto Cerqueira César e Luiz Roberto Carvalho Franco em 1952, estava fora do contexto energético e siderúrgico - foco principal do Governo Federal. Esta ampliação correspondia a 518 novas moradias para o operariado e trabalhadores da fazenda mantida pela empresa. Além do conjunto de habitações, foram projetados os chamados “anexos de uso comum”, como o centro de saúde, a creche, o jardim de infância, a escola, a igreja, o mercado e o centro social e o campo de esportes.<sup>143</sup>

Como era costume na região, pretendia-se que as unidades habitacionais contassem com jardins de uso privado, tendo por isso seus autores optado por casas. Para evitar a monotonia excessiva do total do conjunto optaram pelo agrupamento de 6, 8 ou 10 unidades

---

<sup>142</sup> PIQUET, 1998, op.cit., p.29.

<sup>143</sup> LEVI, R., CESAR, R. C., FRANCO, L.R.C. Conjunto Residencial para operários em São José dos Campos, Estado de São Paulo. **Brasil - Arquitetura Contemporânea**, Rio de Janeiro, nº7, 1956, p. 14-19.

térreas em fita, com variação entre 2 e 3 dormitórios. Contribuiria para a interrupção da continuidade de casas a inserção dos equipamentos coletivos em amplas áreas verdes.

O projeto previa a hierarquia de vias, segregando pedestres e veículos. Internamente às zonas de habitação os veículos estariam proibidos, sendo que o abastecimento local se daria por vias secundárias terminadas em praças de retorno. O tráfego de maior velocidade seria limitado ao perímetro externo do conjunto.

Este conjunto habitacional para operários foi concebido pela iniciativa privada e, apesar de se relacionar à tradição operária do “correr de casas” como as vilas tradicionais, tinha nitidamente uma concepção urbana voltada aos aspectos modernos preconizados pela Carta de Atenas, tais como um zoneamento claro de atividades e o verde interpenetrando a zona de habitação, com limitação viária tais como veremos a seguir em outros exemplos industriais e operários (Figura 46 e Figura 47).

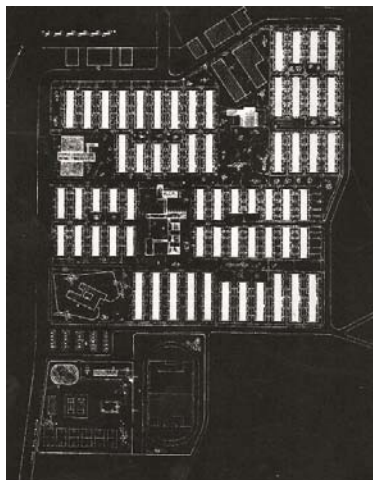


Figura 46: Projeto Conj. Residencial Tecelagem Parayba S.A. Rino Levi, R. Cerqueira César e L. R. Carvalho Franco.1952. Fonte: Arquitetura Contemporânea, nº 7, 1956.p.14.

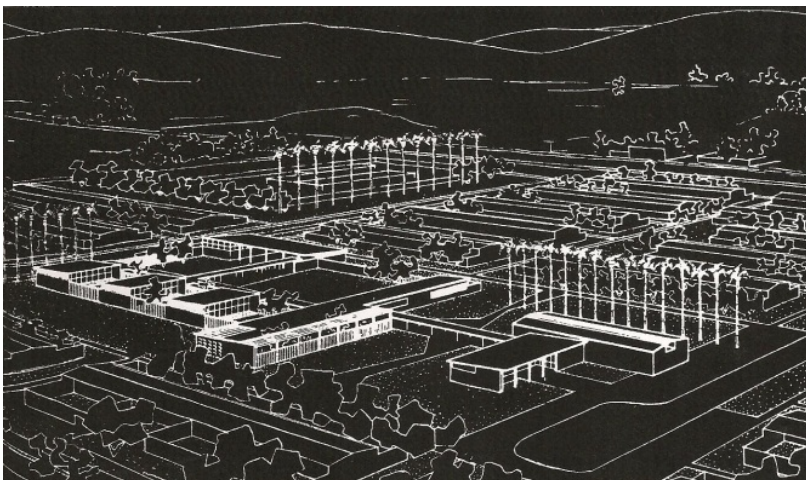


Figura 47: Perspectiva. Conj. Residencial Tecelagem Parayba S.A. Rino Levi, R. Cerqueira César e L. R. Carvalho Franco.1952. Fonte: Arquitetura Contemporânea, nº 7 1956.p.16.

Entre os anos 50 e 60 a fábrica passou por uma significativa expansão, chegando a controlar 70% do mercado nacional de fiação de lã e tecelagem. Apesar de alguns projetos de Rino Levi terem sido executados pela empresa, a exemplo da sua sede e de uma usina de leite, o conjunto habitacional para o operariado não foi implantado. Nesse caso, a Tecelagem Parayba não contava com recursos e o apoio governamental que normalmente os projetos das indústrias de bens duráveis obtinham. Admite-se também que tenha contribuído negativamente o fato da Parayba ter apoiado com a sua produção de cobertores

e com seus operários as tropas da Revolução Constitucionalista de 1932, que foi um movimento armado contra o Governo de Getúlio Vargas.

Apesar disso, ressaltamos a qualidade do projeto do núcleo operário da Parayba, que obedecia a princípios urbanos modernos tais como a adoção da unidade de vizinhança e da hierarquia de vias. Este trabalho se somaria a outros planos industriais e operários do período em que teve seus projetos divulgados em revistas especializadas como a *Brasil - Arquitetura Contemporânea*.<sup>144</sup>

Ainda no final dos anos 40, o governo do estado de Minas Gerais intermediou a negociação entre os proprietários de uma fazenda e o grupo alemão Mannesmann. A negociação resultou na cessão ao grupo de uma área para a construção de uma indústria voltada para a produção de aço. Essa negociação na realidade teve origem em uma Comissão Mista Brasileiro-Americana, chamada também de Missão Abbink (1948), que estudou o momento da economia brasileira e formou uma série de grupos setoriais propondo projetos de desenvolvimento; entre eles, o Grupo Executivo da Indústria da Construção Automoblística (GEIA), que teve importância crucial na implantação da Mannesmann.<sup>145</sup>

O apoio à Mannesmann correspondeu a um exemplo das políticas industriais voltadas à indústria pesada definida ainda no segundo Governo Vargas, que apoiavam o estabelecimento de indústrias estrangeiras no país. No bojo deste período, a Companhia Siderúrgica Mannesmann em Minas Gerais contrata em 1956 o arquiteto Henrique Mindlin para o projeto da primeira etapa de um plano de um núcleo fabril para abrigar em torno de

---

<sup>144</sup> Na revista *Arquitetura Contemporânea* foram apresentados em 1957 o Conjunto Residencial da Siderúrgica Mannesmann/MG, o Conjunto Residencial para a Refinaria e Exploração de Petróleo União S.A./SP e a Cidade da Varig. *Ibidem*, p.20-31. *Ibidem*, p. 45-47. **Brasil - Arquitetura Contemporânea**, n.10, 1957, p. 18-21.

<sup>145</sup> Nos estudos da Comissão Mista Brasil-Estados Unidos foi detectado que um dos principais obstáculos para a solidificação da estrutura da economia nacional a defasagem entre o desenvolvimento industrial nas décadas de 30 e 40 e a sua infraestrutura que deixava a desejar, especialmente nos setores de energia e transporte. Os financiamentos para os projetos elaborados na década de 50 pela Comissão foram submetidos ao Departamento de Estado Americano para tentar empréstimos junto ao BIRD ou Eximbank e internamente os recursos viriam de tributos e outras captações diversas. Entre os projetos efetivamente implantados estava o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico (BNDE) atual BNDES. Um dos exemplos da atuação deste banco na industrialização de base era a Companhia Siderúrgica Paulista (COSIPA) em 1956, as Usinas Siderúrgicas de Minas Gerais (USIMINAS) também em 1956. DRAIBE, S. **Rumos e metamorfoses: Estado e industrialização no Brasil.1930-1960**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2004. p.191.



13 mil pessoas envolvidas na produção da Siderúrgica Mannesmann em Barreiro, Minas Gerais.

Esta etapa congregaria cinco núcleos de habitação, sendo quatro deles destinados aos operários e um ao pessoal técnico e da administração. Cada um destes núcleos contaria com escola primária, mercadinho e posto de saúde em uma legítima unidade de vizinhança. As habitações teriam tipologias diversificadas como alojamentos para solteiros e apartamentos para famílias em unidades de três pavimentos e casas geminadas de um a dois pavimentos. O zoneamento organizava o chamado Conjunto Residencial Mannesmann com um núcleo principal equipado com um centro social, escola e áreas esportivas e comerciais. O verde era privilegiado em relação às vias, com estas penetrando o mínimo necessário no parque (Figura 48 e Figura 49).<sup>146</sup>

---

<sup>146</sup> Conjunto residencial para a Siderúrgica Mannesmann, Barreiro, Minas Gerais. **Brasil. Arquitetura Contemporânea**, nº7, 1956. p. 20-31.

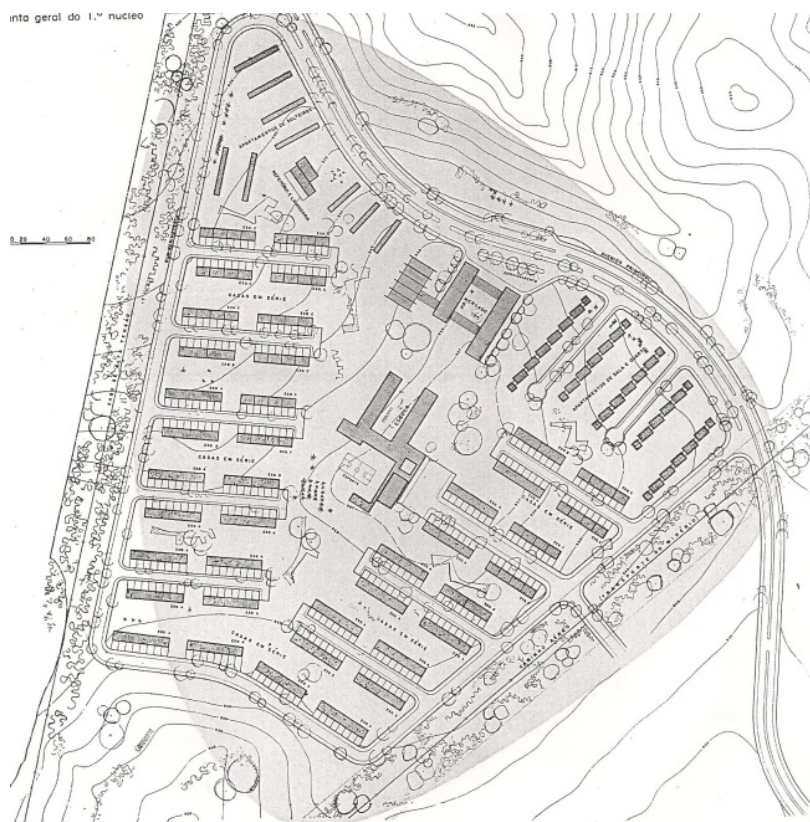


Figura 48: Planta Geral do 1º Núcleo Conj. Residencial para a Cia. Siderúrgica Mannesmann, Barreiro, MG. Henrique Mindlin, 1956.

Fonte: Arquitetura Contemporânea, nº7, 1956. p.23.

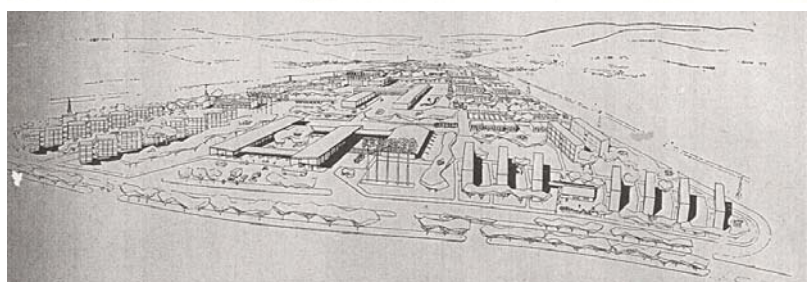


Figura 49: Perspectiva. Conj. Residencial para a Cia. Siderúrgica Mannesmann, Barreiro, MG. Henrique Mindlin, 1956.

Fonte: Arquitetura Contemporânea, nº7, 1956. p.23.

Ainda na década de 50, outros núcleos denominados “conjuntos residenciais” foram projetados não só em função de indústrias, mas também de empresas extrativas, de energia, ferroviárias, etc. É possível observar que, na sua grande maioria, estavam colocadas questões que permeavam o pensamento urbanístico da época, relativo fundamentalmente às discussões dos congressos dos CIAMs e ao documento da Carta de Atenas tais como: o zoneamento, a unidade de vizinhança, a rígida hierarquia de vias em conjugação com o verde nas unidades habitacionais e o viver saudável e modelar do operário.

Correia coloca que, entre as propostas que pretendiam as unidades de vizinhança, os principais espaços de lazer eram integrados em um centro cívico-comercial. Esta decisão estava em consonância com os debates ocorridos nos CIAMs entre as décadas de 1940 e 50, que levantavam a importância de dotar os bairros de um centro local e das cidades de um *cuore*. Este último era definido não só pela centralidade, mas também por ser

representativo do lugar, promovendo a sociabilidade e convivência entre os moradores e fortalecendo os laços da comunidade.<sup>147</sup>

Ao mesmo tempo, o núcleo fabril ou cidade-empresa sob o controle da companhia possui uma estrutura dependente, não só por questões da manutenção da mão de obra e insumos, mas também pelo isolamento que mantinha o operariado afastado da grande cidade e suas perturbações. A diferença principal em relação aos demais núcleos urbanos reside justamente no controle amplo e na falta de autonomia - inclusive da sua administração, que era pela empresa industrial.

Os anos 50, como vimos, deram continuidade ao que já acontecia nos anos 40, no sentido da contratação de urbanistas para a elaboração dos planos de núcleos industriais ou então os chamados conjuntos residenciais de indústrias.

Os atributos urbanísticos desses projetos passam a se vincular a alguns dos postulados da Carta de Atenas, como o zoneamento de atividades e a unidade de vizinhança. Contudo, os exemplos apresentados reforçam a tradição urbanística do programa de um núcleo industrial e operário, como a hierarquia funcional, a separação de solteiros e famílias e o controle do uso do espaço urbano pela companhia.

Outro ponto a ser ressaltado seria aquele que concerne ao apoio federal e estadual na instalação dessas estruturas, que se viabilizou através de diferentes meios: projetos de desenvolvimento da indústria de base com suporte técnico, desapropriações, financiamentos parciais ou totais para as empresas. No entanto, como foi possível verificar, o suporte foi claramente direcionado àquelas indústrias que seriam estratégicas para a autonomia industrial do país, como por exemplo a do aço.

Resumidamente portanto, este capítulo enfocou duas questões fundamentais: o aspecto conceitual dos assentamentos industriais e os exemplos históricos produzidos que terão reflexos nos casos de Porto Alegre.

---

<sup>147</sup> CORREIA, T. B. Trabalho e Lazer: a organização do tempo livre da família operária pela Fábrica. **Congress of Latin American Studies Association** Toronto, Canada, 2010. Disponível em: <[lasa.international.pitt.edu/members/congress-papers/lasa2010/.../4409.pdf](http://lasa.international.pitt.edu/members/congress-papers/lasa2010/.../4409.pdf)> Acesso em: 18.09.2011. p. 17.

Foi abordada ainda a questão dos recursos para a implantação de algumas indústrias e a produção dos projetos de núcleos e cidades industriais, a fim de contextualizar o período de grandes investimentos na industrialização do país.

Observa-se que inicialmente o Rio de Janeiro e em seguida Minas Gerais foram os estados que mais se beneficiaram com a elaboração de projetos industriais financiados total ou parcialmente pelo governo federal: o primeiro com Volta Redonda e a Cidade dos Motores, e o segundo com Contagem, ACESITA e USIMINAS. O Rio de Janeiro, graças à infraestrutura instalada da produção cafeeira e articulação política, contou com os principais projetos na década de 40. Minas Gerais, por sua vez, formava um pólo siderúrgico que vinha ao encontro da política industrializante do Governo Federal no sentido de implantar a indústria de base no país e alcançar a autosuficiência na área e tendo, portanto, significativo apoio nas suas instalações.

Os exemplos dos conjuntos residenciais abordados neste capítulo, apesar de não implantados, representaram a inserção dos princípios da Carta de Atenas nos projetos de assentamentos industriais, e teriam significativa repercussão no plano da *Cidade Industrial de Porto Alegre* em 1961, que é objeto deste trabalho.

## **CAPÍTULO 2:**

### **O PRIMEIRO NÚCLEO INDUSTRIAL DE PORTO ALEGRE: O NAVEGANTES – SÃO JOÃO (1895 -1950)**

Este capítulo abrange o período de 1895 a 1950, em que se processou a instalação das primeiras indústrias em Porto Alegre, com a localização preferencial junto à margem do Guaíba. Em torno de 1895, e, portanto logo no início desse processo, uma companhia urbanizadora implantou um extenso loteamento nesta mesma área, tendo entre seus principais acionistas industriais de projeção.

A estruturação industrial que ocorreu em Porto Alegre neste período está contextualizada na primeira parte deste capítulo, em que esclarece o contexto da política em relação à questão industrial nos âmbitos de governo municipal, estadual e federal. A seguir, focaliza-se o caso específico do processo de industrialização de Porto Alegre, que se caracterizou por ser fortemente ligado à produção colonial e à acumulação do capital comercial local. Isto teria como consequências a formação de uma classe industrial influente em várias áreas da sociedade e sua participação nos conselhos da administração municipal e em cargos públicos, como o caso do industrial e Intendente Alberto Bins.

As administrações até meados da década de 30 eram fortemente influenciadas pelos princípios positivistas de Comte, e a incorporação do setor industrial objetivava a dinamização e modernização da economia. Neste contexto, na última parte, analisa-se o processo de estruturação do Navegantes, que se consolidou como a primeira zona industrial e operária da cidade.

#### **2.1 O contexto da política industrial nos âmbitos de governo**

O período tratado neste capítulo, entre 1895 a 1950, correspondeu a diferentes fases da política e da industrialização brasileira. Entretanto, nessa primeira parte pretende-se focar nas principais ações do governo federal e estadual no sentido de apoiar a indústria como setor econômico, o que possibilitaria a geração de planos e a implantação de núcleos industriais e operários em Porto Alegre.

O início da Primeira República, ou a República Velha (1889-1930), foi marcado pela política do Encilhamento: uma fase de grande atividade do setor financeiro no país, abrangendo uma reforma e expansão da emissão monetária e da concessão de crédito. O Encilhamento criou condições não só para a criação de instituições financeiras, mas também para expansão industrial através dos investimentos. Surgiram então fábricas e bancos comerciais pelo país.<sup>1</sup>

Um dos exemplos mais significativos deste período no Rio Grande do Sul foi o da tecelagem Rheingantz, criada em 1884 em Rio Grande. A tecelagem utilizava matéria prima produzida na província, como a lã; direcionava-se para o mercado nacional e constituía-se como principal fornecedora de cobertores para os Ministérios da Marinha e da Guerra.<sup>2</sup> No entanto, este tipo de indústria não representava a maioria, que era de pequenas e médias empresas, produzindo com insumos regionais.

As unidades manufatureiras desta fase no Rio Grande do Sul combinavam a introdução da máquina a vapor ao ferramental usual dos operários-artesãos, concentrando-se em poucos ramos como o têxtil e o de fumos, localizando-se principalmente em Rio Grande e Pelotas. Em Porto Alegre, implantaram-se as indústrias que atendiam o mercado estadual e com uma diversificação de produtos maior: tecidos, chapéus, banha, cervejarias, etc.<sup>3</sup>

Com a República e a Constituição Republicana de 1891, reestruturaram-se as instituições governamentais e a institucionalização do “pacto oligárquico”, que organizaria as relações entre o centro político-econômico do país e os estados. Graças à Constituição, os estados passaram a gozar de autonomia política e financeira; o que, no Rio Grande do Sul, possibilitou a hegemonia política do Partido Republicano Rio-Grandense (PRR), que pretendia uma reorientação da economia estadual.<sup>4</sup>

---

<sup>1</sup> LEOPOLDI, M.A.P. **Política e interesses na industrialização brasileira**: as associações industriais, a política econômica e o Estado. São Paulo: Paz e Terra, 2000. P. 43-45.

<sup>2</sup> FAGUNDES, L.K.; KUMMER, L.;STEPHANOU,M.;PESAVENTO, S.J. **Memória da Indústria Gaúcha**: das origens a 1930. Porto Alegre: editora da Universidade/UFRGS;FEE, 1987.

<sup>3</sup> MIRANDA, M.E. **Rio Grande do Sul**: tributação e economia. (1699-1945). Porto Alegre:FCE/UFRGS, 1998.Dissertação de Mestrado.p.122.

<sup>4</sup> Ibidem, p.99.

Conforme Pesavento, a Primeira República no Brasil caracterizou-se pela afirmação de uma burguesia industrial emergente, em contraponto a um Estado oligárquico conduzido por uma burguesia agrária estabelecida.<sup>5</sup>

O PRR tinha um projeto político que pretendia uma maior autonomia em relação ao centro do país e a diversificação da economia. Assim, apoiou a imigração que, através da produção colonial, viria a introduzir a policultura em pequenas propriedades e a industrialização ligada à produção agropastoril.

As políticas do governo federal visavam prioritariamente a geração de condições favoráveis ao setor cafeeiro. Dentre as principais políticas do governo central na Primeira República que vieram a favorecer a indústria brasileira estava o protecionismo alfandegário: a atribuição de taxas alfandegárias aos produtos externos, beneficiando a produção da indústria nacional. Porém, o protecionismo gerou dois aspectos negativos: o primeiro foram as represálias das nações compradoras dos artigos brasileiros no mercado internacional; a segunda, dada as garantias do mercado interno frente aos produtos estrangeiros, foi a geração de um alto custo de vida para a população.

Até 1920, a prioridade da indústria brasileira era a continuidade do protecionismo alfandegário que defendia o artigo nacional em relação ao estrangeiro. No entanto, para as indústrias do Rio Grande do Sul, a principal questão era a concorrência dos produtos do Rio de Janeiro e São Paulo em seu mercado regional.<sup>6</sup> A indústria gaúcha, apesar de manter a terceira posição em termos de volume de produção entre 1907 e 1919, foi superada com grande diferença pelo Distrito Federal e por São Paulo, como podemos ver a seguir na tabela:

---

<sup>5</sup> Ibidem, p.109.

<sup>6</sup> Ibidem, p.143.

**Quadro 01:** Concentração da produção industrial no Brasil 1907,1919,1939 com base no valor bruto da produção industrial.

Estados \ Ano	1907	1919	1939
Distrito Federal	30,2	20,8	17,0
São Paulo	15,9	31,5	45,4
Rio Grande do Sul	13,5	11,1	9,8
Rio de Janeiro	7,6	7,4	5,0
Minas Gerais	4,4	5,6	6,5
Demais Estados	28,4	23,6	16,3
Brasil	100,0	100,0	100,0

Fonte: Censos industriais de 1907 e 1920. Apud Cano, 1977,p.252, tabela 30.

Devemos lembrar que a produção industrial gaúcha envolvia insumos locais, e que a questão da importação se referia quase que somente às máquinas. Acentuou-se portanto, a partir deste período, o processo de concentração industrial no Centro-Sul do país, com forte incremento da indústria paulista no período que antecede a Primeira Guerra. Isto aconteceu, segundo Cano, pela instituição do trabalho livre na economia cafeeira e em função da imigração, gerando uma força de trabalho abundante e barata. Houve ainda o aproveitamento da dinâmica e da integração logística que o complexo paulista do café construía, como a rede comercial e de transportes, formando o que Wilson Cano chamou de “compartimento industrial eficientemente estruturado, com alta produtividade, o que lhe conferia melhores condições de competitividade”.<sup>7</sup>

O Rio Grande do Sul, porém, vinha produzindo ações com relação à proteção da sua indústria ainda no início da República. Pesavento explica que, desde o Congresso Constituinte Rio-Grandense de 1891 e da elaboração da Constituição Estadual, foi estabelecido que:

A Assembleia poderia tributar a importação de mercadorias estrangeiras destinadas ao consumo no território do Estado, revertendo a renda para o tesouro nacional quando a tributação tivesse por efeito colocar em condições de igualdade os produtos da indústria rio-grandense e os similares estrangeiros, numa intenção protecionista. Da mesma forma, ficou estabelecido que só à Assembléia competia lançar impostos sobre a exportação ou suprimir a tributação sobre os produtos exportados.<sup>8</sup>

<sup>7</sup> CANO, W. **Raízes da concentração industrial em São Paulo**. Campinas: IFCH,UNICAMP, 1975. Tese de Doutorado. p. 282.

<sup>8</sup> Ibidem, p.152.



Além do apoio do governo estadual - proporcionando menores alíquotas de imposto - havia o incentivo ao beneficiamento dos produtos primários no próprio Estado, já que na exportação de matéria prima incidiam maiores taxas do que sobre a exportação de produtos manufaturados. O protecionismo gaúcho evoluiu para a defesa das indústrias naturais típicas do estado, admitindo a elevação de tarifas para outros ramos e mostrando que se adequavam interesses agrários e não agrários no período.

Apesar dos incentivos, o setor industrial do Rio Grande do Sul era profundamente integrado com a economia regional, estruturando-se desde o princípio com a produção de bens de consumo tradicionais, sem grande poder competitivo ou grande escala de produção.<sup>9</sup> Enquanto isso, como vimos no Quadro 01, logo depois da Primeira Guerra crescia o dinamismo da indústria paulista com empresas maiores e maior poder de mercado, desencadeando o processo de concentração industrial no Centro-Sul.

No Rio Grande do Sul a hegemonia do Partido Republicano Rio-Grandense (PRR), de forte inspiração positivista defendia o progresso da sociedade como um todo. Para o desenvolvimento econômico não focava somente no setor agropecuário, escolhendo também a indústria como meta: esta representava o progresso e o seu desenvolvimento estaria ligado necessariamente à aplicação da ciência e da tecnologia.<sup>10</sup>

Assim, o apoio às indústrias pelo governo estadual era dado direta e indiretamente: através de incentivos fiscais à iniciativa privada, nos transportes através dos serviços públicos e na racionalização da produção, através da educação e do conhecimento científico. Este último seria patrocinado em dois níveis: através da criação da Escola de Engenharia (1896), destinada a formar uma “elite de técnicos”, e das escolas profissionais para o operariado.<sup>11</sup>

No conjunto das atividades desenvolvidas pelo governo no terreno da difusão do ensino técnico, a escola de Engenharia e o seu Instituto Técnico-Profissional Benjamin Constant ocuparam sempre o centro das atenções. Como instituição de elite, difusora de conhecimentos científicos especializados, a Escola de Engenharia divulgou os mais recentes processos tecnológicos aplicados à indústria. [...] Na superação de processos rotineiros de produção, a Escola de Engenharia, “filha dileta de

---

<sup>9</sup> CARRION Jr, F.M. **RS: política econômica & alternativas**. Porto Alegre: Mercado Aberto,1981.p. 38.

<sup>10</sup> Sobre esta questão ver: PESAVENTO, S.J. **Os industriais da República**. Porto Alegre: Instituto Estadual do Livro,1991. p. 191-225.

<sup>11</sup> Ibidem, p.198.

Júlio de Castilhos" foi o carro chefe da política governamental voltada para o aperfeiçoamento dos processos industriais e para o ensino profissional para operários<sup>12</sup>

Em relação à infraestrutura do estado, foi promulgado pelo Decreto nº1958 de 19 de abril de 1913 o Plano de Viação, que previa a integração das vias férreas, fluviais e rodoviárias com o propósito de fazer convergir a importação e exportação do estado para os portos marítimos (atual do Rio Grande e futuro de Torres) e os de cabotagem, de Porto Alegre e Pelotas<sup>13</sup>. Além das estradas e do porto de Porto Alegre, Borges de Medeiros conseguiu, junto ao governo federal, a encampação das ferrovias de empresas estrangeiras que operavam no Estado. De posse deste setor estratégico da economia no estado, o governo pretendia melhorar a competitividade dos produtos. Apesar de a rede ferroviária ter sido assumida pelo governo federal, ainda foi em menor proporção daquela que ocorreu em outros estados.

No período, a concentração comercial de Porto Alegre - figurando como principal núcleo distribuidor dos produtos coloniais - proporcionaria a localização de indústrias próximas ao seu porto, como veremos adiante.

Como expôs Pesavento no seu estudo da burguesia industrial gaúcha, apesar de todas as ações do governo do estado para o apoio à industrialização no período da Primeira República, não se poderia afirmar que houve uma tendência nitidamente industrializante no Estado. Devido ao contexto tradicionalmente agrário do Estado e à sua necessidade de contar com o setor agropecuário para manter a oposição fora do poder, o governo estadual procurou se articular constantemente para contentar ambos os grupos.<sup>14</sup> Enquanto isso, principalmente São Paulo - que tinha um crescente mercado de consumo, mão de obra e infraestrutura construída proveniente da cafeicultura exportadora - voltava-se para uma industrialização que contava com grandes capitais e crescente diversificação.

A Revolução de 30 e a Era Vargas (1930-45) trouxeram significativas mudanças políticas e econômicas ao país. As transformações se deram inicialmente com a ruptura do modelo agroexportador do período da Primeira República para uma fase de substituição de importações, a partir da crise econômica internacional. Tal fato atingiu o café, principal

---

<sup>12</sup> Ibidem, p. 202.

<sup>13</sup> MÜLLER, C.A. **História econômica do Rio Grande do Sul**. Porto Alegre: Gazeta Mercantil, 1998.

<sup>14</sup> Ibidem, p. 234.

produto de exportação brasileiro que, devido à excessiva produção e à queda do seu preço externo, provocou a intervenção do governo federal com a compra dos estoques do produto e a taxaço para a sua exportação.<sup>15</sup> Na realidade, a defesa da produço do café pelo governo vinha sendo realizada desde a Convenço de Taubaté em 1906, que estabeleceu políticas de valorizaço do produto e estabilizaço do câmbio. Com a quebra da Bolsa de Nova Iorque em 1929, o Governo Provisório iniciou uma nova fase da política de defesa do setor. Visando controlar a queda do preço interno, garante um preço mínimo ao produtor, ainda que destinasse à destruiço a maior parte dos estoques formados. O objetivo era manter o nível de atividade econômica, impedindo o aprofundamento da crise, mas ao mesmo tempo, desestimular a expansço da produço de café através de novos impostos. Essas medidas corresponderam a um marco a partir do qual se inaugurou uma fase de controle e centralizaço econômica pelo Governo Federal, que passou a intervir quando julgava necessário.

A partir de 1931, formaram-se em alguns estados frentes contra a ditadura do Governo Provisório, principalmente em Minas, São Paulo e Rio Grande do Sul, com vistas à volta do regime constitucional. A nova constituço, no entanto, só veio em 1934: apesar de incorporar em muitos aspectos os ideais revolucionários de 30, foi considerada, à época, uma vitória dos políticos estaduais. A eleiço de Getúlio Vargas para a presidência da República pela Assembléia Constituinte (1934) foi um reflexo da revoluço e da pouca força que as antigas oligarquias cafeeiras tinham sobre novo contexto político. Aliás, estas eram reconhecidas então como o “inimigo” do governo federal, pois ainda detinham poder em diversos estados e defendiam interesses regionais, representando o antigo regime da República Velha.

No início do novo governo, a indústria não era exatamente o foco principal de sua política econômica; porém, ele tomou medidas de controle cambial e tarifário, o que contribuiu consideravelmente para o desenvolvimento do setor. As atividades exportadoras continuaram a ter um papel relevante na economia, mas deixaram de ser o centro da geraço de renda interna para assumir um papel de fornecedoras de divisas necessárias para garantir as importaçoes para a própria indústria. Basicamente, o período é considerado

---

<sup>15</sup> Entre os economistas que apontam para a inflexão do modelo econômico estão Celso Furtado, Ignácio Rangel, Paul Singer e Maria da Conceição Tavares. FONSECA, P. C. D. **Vargas: o capitalismo em construço**. São Paulo: Brasiliense, 1987.p.44.

de transformação do modelo capitalista, quando a centralização federal passou a limitar a autonomia dos estados-membros. Para Vargas, a crise financeira do país foi devida ao direito dos estados de contraírem dívidas através de empréstimos externos que superavam sua capacidade orçamentária. A solução seria, portanto, a da centralização dos tributos pelo governo federal e a proibição dos estados de buscarem empréstimos externos sem autorização.

Esse período de centralização correspondeu também a uma situação ambígua: com a abolição dos impostos interestaduais, houve a facilitação para que os produtos gaúchos alcançassem o mercado nacional, tendo por outro lado a franca entrada no Estado dos produtos industrializados do centro do país, competindo diretamente com a sua indústria.<sup>16</sup> Neste caso São Paulo - em franco desenvolvimento industrial - obteve ampla vantagem, restringindo a diversificação industrial local a partir deste período.

O federalismo, baseado na autonomia política, financeira e fiscal dos estados, era um dos pontos defendidos pelo governo anterior à Revolução de 30.<sup>17</sup> Para o Rio Grande do Sul, a autonomia - a principal bandeira do PRR - significou uma forte resistência gaúcha às medidas centralizadoras do Governo Federal. Flores da Cunha, o Presidente do Estado, governava com atitudes ambíguas, ora agradando as oligarquias, ora o Governo Federal, razão pela qual acabou destituído do cargo. Conforme as diretrizes do governo central, o desenvolvimento do capitalismo no Brasil pressupunha a subordinação das regiões periféricas ao centro do país, onde a acumulação do capital era mais dinâmica. A oposição gaúcha se fazia constante quanto a esta questão, e pode ser analisada no discurso do deputado Edgar Luis Schneider da Frente Única Gaúcha<sup>18</sup> em 1935, em que ele defendeu que a forma adequada do Estado de proteger a economia era dotando-o de liberdade econômica, não somente de liberdade política. Pedia a supressão de impostos sobre as

---

<sup>16</sup> Ibidem, p.194.

<sup>17</sup> FONSECA, P. C. D. **RS: economia e conflitos políticos na República Velha**. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1983.

<sup>18</sup> A Frente Única Gaúcha (FUG) surgiu em 1928 com a coalizão do Partido Republicano Riograndense e o Partido Libertador. Em 1932, durante a Revolução Constitucionalista, a FUG dividiu-se entre os que apoiavam Getúlio Vargas e Flores da Cunha e os que apoiaram os paulistas. Os que apoiaram Vargas formaram o Partido Republicano Libertador (PRL), e os demais, mantiveram-se ligados aos seus partidos tradicionais e unidos na FUG. ABREU, L. A. de. **Um olhar regional sobre o Estado Novo**. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2007. cap. 2. Ver também PESAVENTO, S. J. **RS: economia e o poder nos anos 30**. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1980.p. 143.

vendas, exportação, território e intervivos, além da inclusão no texto da constituição, que estava sendo elaborada, de uma cláusula da liberdade de indústria, de comércio e de concorrência.<sup>19</sup>

Na opinião do deputado Romeiro da Silva, liberal, a crise das exportações rio-grandenses se dava pela concorrência de São Paulo na conquista do mercado interno, que havia diversificado sua capacidade produtiva, ao mesmo tempo em que gozava de baixas tarifas e proximidade geográfica de mercados de consumo.<sup>20</sup>

No entanto o partido do Governo do Estado, o Partido Republicano Liberal, enquadrava-se com a política federal do Governo Vargas e defendia que a intervenção do Estado no campo econômico era a única maneira de fazer o Rio Grande do Sul vencer a crise econômica que enfrentava.

A crise em questão era relativa ao principal setor econômico e exportador do Rio Grande do Sul: o charque, que ainda sofria os efeitos da crise de 29 e experimentava um decréscimo nas exportações. Além das charqueadas, uma outra forma de aproveitamento das carnes existentes no Estado - a carne frigorificada - também sofreu com esses efeitos, gerando como consequência imediata a baixa do preço do gado.<sup>21</sup>

O governo central tomou medidas concretas para atenuar a crise de 1929 sobre o café ao diversificar a produção agrícola nacional para eliminar a dependência exclusiva de um único produto de exportação. O setor industrial, no entanto, parece não ter recebido a mesma atenção no período:

Foram tomadas medidas, inclusive, contra a indústria, tal como a proibição da importação de máquinas em 1931, ou o “Acordo da Reciprocidade” com os Estados Unidos em 1934, mediante o qual o Brasil reduzia as tarifas alfandegárias para os produtos norte-americanos, desestimulando a indústria nacional, em troca da promessa dos Estados Unidos em manter livres de direitos de entrada no país o café e a lavoura brasileira. Preocupado em reter divisas ou com a manutenção de mercados para produtos de agroexportação, indiretamente, com tais medidas, o governo prejudicava a indústria nacional.<sup>22</sup>

---

<sup>19</sup> Anais da Assembléia Constituinte. Sessão de 7 de junho de 1935. p. 55. apud. PESAVENTO, Sandra J. **RS: economia e o poder nos anos 30**. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1980. p.157.

<sup>20</sup> Anais da Assembléia Constituinte. Sessão de 15 de junho de 1935. p.104. apud PESAVENTO, S.J. **RS: economia e o poder nos anos 30**. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1980. p.159.

<sup>21</sup> PESAVENTO, 1980, op.cit., p.55.

<sup>22</sup> Ibidem, p.47.

No entanto, ao longo do processo pós-30, principalmente após 1937, com o avanço do desenvolvimento capitalista, a indústria se impôs como a nova forma de acumulação de capital. Segundo Pesavento, a indústria se imporia não necessariamente por ser intento do governo, mas por ser a única saída historicamente possível dentro dos quadros do capitalismo, já que o modelo agro-exportador não poderia ser restaurado como via de desenvolvimento.<sup>23</sup>

Em 10 de novembro de 1937, Getúlio Vargas iniciou um período de governo com poderes ilimitados, fechando a Câmara, o Senado e os legislativos dos estados: era o Estado Novo. Desde o levante comunista em 1935 até junho de 1937, o país vivera em sucessivos estados de emergência que culminaram no golpe de Estado.

Além da centralização das decisões econômicas da fase anterior, o novo governo delineava-se como ditatorial e industrializante. O Estado Novo aprofundou as transformações econômicas que vinham ocorrendo desde o início da década de 1930, formulando políticas específicas para a economia. O desenvolvimento do capitalismo no Brasil pressupunha a subordinação das regiões periféricas ao centro do país, onde se concentrava a acumulação de capital e se arbitrava sobre os repasses para os estados na forma de um clientelismo político.

A indústria começava a investir também em produtos intermediários e de capital em uma política direcionada a fomentar o processo de industrialização, definindo os limites de ação do capital privado e do Estado, do capital nacional e do estrangeiro. Relacionando-se às classes industriais, a então chamada “questão social” era um ponto fundamental do projeto político de Vargas: relacionava-se à ingerência do Estado nas questões trabalhistas, culminando na Legislação Trabalhista elaborada no período inicial da Era Vargas e ampliada nos anos seguintes. Os discursos de Vargas, nos anos 30, enfatizavam que a sociedade havia se tornado mais complexa que a do período anterior, tendo os conflitos sociais saído das fábricas, passando a serem geridos pelo Estado.<sup>24</sup>

Segundo Fonseca, a força da burguesia industrial e dos trabalhadores aumentou consideravelmente no período 1930-45. Ele defende que enquanto na República Velha, a

---

<sup>23</sup> Ibidem, p. 47.

<sup>24</sup> FONSECA, 1987, op.cit., p.227.

hegemonia oligárquica era das classes produtoras; a partir da década de 30, o corporativismo do Estado Novo cria as condições para a ampliação da área de ação da burguesia industrial e, ao mesmo tempo, organiza e coopta as classes produtivas através dos sindicatos atrelados à máquina estatal.<sup>25</sup>

Principalmente para a burguesia industrial, o cooperativismo significou a organização de suas demandas e o apoio legal junto aos órgãos do Estado que, por sua vez, propugnava como principal meta econômica o desenvolvimento do país através da indústria.

No entanto, a desigualdade regional e a tendência da concentração de recursos permaneciam semelhantes ao período anterior, com a diferença de que a partir de então São Paulo, ao lado da produção de café, também se destacava no cenário nacional com a indústria.<sup>26</sup> Enquanto que, na República Velha, o Rio Grande do Sul procurava desenvolver a sua autossuficiência econômica baseando-se na sua autonomia política, no Estado Novo este passou a integrar-se cada vez mais com o mercado nacional brasileiro.<sup>27</sup> Conforme Miranda, o Rio Grande do Sul assumia, a partir dessa época, o seu papel de subordinação ao novo modelo de desenvolvimento nacional:

A partir de 1932, com a vitória da facção política liderada por Flores da Cunha e alinhada ao Governo Vargas, o Rio Grande do Sul passou a assumir de forma cada vez mais explícita o papel de produtor de matérias primas e alimentos para o centro industrial nacional que se desenvolvia mais intensamente concentrado na Região Sudeste. Apesar de membro importante no processo de transformação da economia nacional, à medida que se foi consolidando o novo padrão de acumulação nacional, aprofundava-se a subordinação econômica do Rio Grande do Sul.<sup>28</sup>

Outra questão era a da associação dos produtores e empresários na busca da solução dos problemas e na manutenção dos mercados conquistados. No Rio Grande do Sul, enquanto os produtores rurais já estavam organizados desde 1927 na Federação da Agricultura do Estado do Rio Grande do Sul (FARSUL), os industriais foram convocados por Alberto Bins para discutirem o apoio dado ao recente governo provisório liderado por Vargas. Resultou destas reuniões a fundação, em sete de novembro de 1930, do Centro da

---

<sup>25</sup> Ibidem, p. 324.

<sup>26</sup> Sobre o desenvolvimento industrial de São Paulo ver: CANO, W. **Raízes da concentração industrial em São Paulo**. Campinas: IFCH, UNICAMP, 1975. Tese de Doutorado.

<sup>27</sup> MIRANDA, 1998.op.cit., p.177.

<sup>28</sup> Ibidem, p.177.

Indústria Fabril do Rio Grande do Sul (CINFA), cujo primeiro presidente foi o industrial A. J. Renner.<sup>29</sup>

No contexto nacional, o período foi de um progressivo estreitamento das relações entre os empresários industriais e o governo. Desde julho de 1934 o Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio era dirigido por Agamenon Magalhães. Sob sua gestão foi exercida a intervenção no interior dos sindicatos operários, eliminando a liberdade de ação destes enquanto agia no sentido de ser mais acessível aos industriais. Foi ainda neste período que se criou o Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Industriários (IAPIs) que fixava uma contribuição mensal dos empregadores igual ao total das quotas pagas durante o mês por seus empregados; os industriais tinham os seus representantes na organização dos Institutos e aceitavam, sem maiores resistências, os seus dispositivos.<sup>30</sup>

Durante o Estado Novo, houve a ampla elaboração das leis trabalhistas e a organização da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT). Neste período de ditadura, a classe patronal que apoiava o governo não podia mais se colocar - como no passado - contrária às leis trabalhistas, apesar de haver muitos discursos principalmente contra o salário mínimo, que seria finalmente publicado no Decreto Lei de 1º de maio de 1940.<sup>31</sup> Junto com a publicação do decreto, incluíam-se as tabelas com os salários mínimos regionais, reconhecendo-se as diferenças econômicas entre os estados brasileiros.

Com a criação das federações de indústrias do Rio de Janeiro e de São Paulo, respectivamente em 1933 e 1937, seguiu-se a criação da Federação das Indústrias do Rio Grande do Sul (FIERGS), também em 1937. O Major Alberto Bins, fundador do Centro da Indústria do Rio Grande do Sul (CINFA) - germe da FIERGS - era nesta época afastado da prefeitura de Porto Alegre, apesar de ter apoiado o golpe e o novo regime.<sup>32</sup> Em 1938, a

---

<sup>29</sup> Entre as empresas fundadoras do Centro da Indústria Fabril do RS estavam as principais indústrias de Porto Alegre. Destacamos que, entre os fundadores deste sindicato, a maioria tinha origens germânicas: Frederico Mentz, Alfredo Dillenburg, Carlos Henrique Oderich, Fett entre outros de origem italiana como Piero Sassi, Dal Molin, Crivelaro Difini e Maristany. PESAVENTO, 1991, op.cit., p.222.

<sup>30</sup> Confederação Industrial do Brasil. Relatório de 1937 apud. LEME, M. S. **A ideologia dos industriais brasileiros. 1919-1945**. Petrópolis: Vozes, 1978.p.151.

<sup>31</sup> Ibidem, p.152.

<sup>32</sup> Alberto Bins foi reconduzido ao cargo de Intendente Municipal pelo Interventor do Estado Flores da Cunha em dezembro de 1930. Apesar de ter apoiado Vargas no golpe, ele foi substituído por José Loureiro da Silva que foi indicado pelo novo interventor Daltro Filho.



FIERGS filiou-se à Confederação Nacional da Indústria, sendo também reconhecida pelo Ministério do Trabalho.

Dentre as decisões da nova Constituição de 1937, que concentrava todo o poder no Executivo, estava a criação de um Conselho da Economia Nacional, que teria por atribuição promover a organização das corporações econômicas do país. Os seus membros seriam representantes dos diferentes ramos da economia, havendo uma igualdade numérica entre empregadores e empregados. As federações de indústrias ligadas à Confederação Nacional seriam, portanto, órgãos representativos cujas ações e representantes deveriam ser reconhecidos pelo governo central.

Com o Estado Novo, a Federação - composta por unidades estaduais autônomas - deixou de existir na prática. Dissolveram-se os legislativos estaduais, estabeleceu-se a censura e nacionalizaram-se os recursos naturais. Sob o ponto de vista econômico, este período apresentou uma aceleração do ritmo do crescimento.

No Rio Grande do Sul, os interventores seguiram utilizando o reduzido espaço de autonomia administrativa para contornar deficiências históricas do estado e induzir o desenvolvimento por meio da intervenção governamental nos moldes adotados pelo governo federal. Assim, mais uma vez, as atenções voltaram-se para o problema dos transportes.<sup>33</sup>

Em 1938, o governo estadual instituiu o Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem (DAER), no propósito de melhorar a sua rede rodoviária que, nesta época, estava em penúltimo lugar em termos de estradas no país, mesmo fazendo parte de uma das regiões economicamente mais adiantadas do Brasil. Até então, as estradas não eram asfaltadas e as pontes, quando existiam, eram em madeira e sem conservação. No governo Flores da Cunha, foram pavimentadas as primeiras estradas em Porto Alegre e nas regiões próximas, como a faixa da Tristeza, a faixa de Belém Novo e as rodovias da Capital para São Leopoldo e Gravataí. Assim, a criação do DAER permitiu que, em poucos anos, três mil quilômetros de rodovias de terra recebessem melhorias.<sup>34</sup>

O período a seguir, da Segunda Guerra, foi benéfico para as indústrias brasileiras e gaúchas, principalmente as de borracha, armamentos, têxteis e metalúrgicas. O Brasil, apesar de ideologicamente alinhado com os países de regimes totalitários como a Alemanha

---

<sup>33</sup> MÜLLER, 1998, op.cit., p.118.

<sup>34</sup> Ibidem,p. 119.

e a Itália, aliou-se aos Estados Unidos, por ser uma região geograficamente estratégica e de interesse militar americano, recebendo em troca a concessão de empréstimos para que fundasse a sua primeira usina siderúrgica: a Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), no Rio de Janeiro.<sup>35</sup> Os motivos desta concessão de empréstimos para a implantação da siderurgia no Brasil tinham relação direta com a influência norte-americana na América do Sul. Vargas fez um pedido de financiamento ao Eiximbank e do governo americano no valor de 17 milhões de dólares, que foi recusado em função de que nenhuma empresa americana fazia parte do empreendimento siderúrgico. Após a recusa pelos Estados Unidos, circulou a notícia de que a empresa Krupp da Alemanha pretendia assegurar um ponto de penetração no Brasil. Com a novidade, criou-se uma situação de desconforto para o governo americano, que pretendia evitar a aproximação do Brasil com a Alemanha. A notícia provocou alvoroço no Departamento de Estado americano, que considerou fundamental o financiamento do projeto siderúrgico do Brasil, a fim de mantê-lo afastado da Alemanha, tanto no campo econômico quanto no militar. Finalmente o financiamento foi liberado, totalizando um empréstimo de 20 milhões de dólares, assim como a obtenção dos equipamentos necessários para uma usina siderúrgica.<sup>36</sup>

A questão histórica da localização do investimento foi exposta por Piquet. Ela argumenta que a disputa regional pela implantação da siderurgia de grande porte no Brasil estava vinculada à natureza dos recursos envolvidos. A discussão apresentava o jogo de disputas entre frações do empresariado nacional, firmas estrangeiras e interesses regionais expressos pelos seus porta-vozes políticos.<sup>37</sup>

A discussão foi retomada em 1941 pela Comissão Executiva do Plano Siderúrgico Nacional, quando se definiu a Cia. Siderúrgica Nacional (CSN) como de capital público. A sua localização então passou a ser determinada pelo Estado e escolhida por razões geopolíticas. Minas Gerais, que seria a opção lógica pela localização de valiosas jazidas de minérios de ferro e manganês não possuía, em 1940, um parque industrial que justificasse

---

<sup>35</sup> Deste convênio Brasil-EUA, são objetos do acordo a criação de um complexo siderúrgico, o pagamento das dívidas comerciais brasileiras, a regulamentação do mercado interamericano do café, o fornecimento de material estratégico e regulamentação de mercados algodoeiros. SEITENFUS, R.A.S. **O Brasil de Getúlio Vargas e a formação dos blocos**: 1930-1942. São Paulo: Ed. Nacional, INL, Fundação Nacional Pró-Memória, 1985.p.338-342.

<sup>36</sup> PIQUET, 1998, op.cit.,p. 57.

<sup>37</sup> Ibidem, p. 59.

uma usina de grande porte. No entanto, o Rio de Janeiro e principalmente São Paulo configuravam-se como as melhores opções pelas necessidades das indústrias instaladas.

Piquet enumera as razões que a Comissão do Plano Siderúrgico destacou para a escolha da localização da usina no Vale do Paraíba, Rio de Janeiro:

- Os fretes referentes aos transportes de matérias primas e produtos acabados seriam os de mais baixo custo, em comparação aos de outras localizações pretendidas;
- Proximidade dos maiores centros consumidores de produtos siderúrgicos do país;
- Água doce abundante e disponibilidade de energia elétrica;
- Boa ligação com o porto do Rio de Janeiro para recebimento do carvão de Santa Catarina;
- Média do preço da mão de obra regional muito mais baixa que no Rio de Janeiro;
- Seria somada a vantagem estratégica, pois se localizando atrás da serra do mar, a usina necessitaria apenas da defesa antiaérea, ficando ao abrigo da artilharia naval.<sup>38</sup>

Finalmente, em 1941, foi fundada no Rio de Janeiro a Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) e, no mesmo ano, iniciaram-se os trabalhos de construção da usina. A usina e a cidade de Volta Redonda, construídas entre 1941 e 1946, foram um símbolo do progresso industrial e da emancipação econômica que o Brasil deveria ter, e representaram a intervenção estatal direta na constituição de uma nova ordem produtiva focada na indústria de base e na produção do espaço urbano. De modo análogo foi elaborado, nos anos seguintes, o projeto da Fábrica Nacional de Motores e da Cidade dos Motores.<sup>39</sup>

Apesar da proximidade com Santa Catarina, estado produtor do carvão para usina de Volta Redonda, o Rio Grande do Sul - que contava com a maior reserva de carvão do país - estava muito afastado geograficamente tanto das jazidas minerais como das indústrias consumidoras, não sendo sequer cogitado para a instalação de um empreendimento do porte de uma siderúrgica. A disparidade industrial do Rio Grande do Sul em relação aos estados do Centro-Sul cresceria a partir de então. O mesmo ocorreria com relação à

---

<sup>38</sup> Ibidem, p.61.

<sup>39</sup> O primeiro anteprojeto de Volta Redonda foi apresentado em 1941 de autoria do urbanista Atílio Correia Lima, responsável também pelo projeto de Goiânia, do plano urbanístico de Recife e de um estudo para a cidade industrial "Cidade dos Motores" no Rio de Janeiro. LOPES, Alberto C. A aventura da cidade industrial de Tony Garnier em Volta Redonda. In: III Seminário de História das Cidades e do Urbanismo, 1994, São Carlos. **Anais**. São Carlos, 1994. CD-ROM.p.4

disponibilidade para novas instalações de plantas industriais que a usina de Volta Redonda proporcionaria na região Centro-Sul.

Para as indústrias do Rio Grande do Sul, a Segunda Guerra Mundial foi um período no qual, ao mesmo tempo em que estas ampliavam a sua produção em função das demandas, as importações de máquinas eram suspensas, o que fez com que muitas das fábricas construíssem oficinas para a fabricação e manutenção do seu maquinário. Exemplos significativos desse momento em Porto Alegre foram as Forjas Taurus e a Tecelagem Renner.

Apesar dos problemas e da escassez de divisas, a guerra contribuiu para uma diversificação da produção industrial gaúcha, que acaba acontecendo, na realidade, dentro da capacidade de produção pré-existente.

A escassez da primeira metade da década de 40 representou uma excelente oportunidade para algumas empresas gaúchas, apesar da falta de matéria prima e equipamentos para aumentar a produção. É o caso de indústrias que haviam surgido em função do mercado regional – às vezes até local – e tornaram-se estratégicas em termos nacionais em função da guerra, como a Eberle, em Caxias, a Gerdau, em Porto Alegre, a Mernak, em Cachoeira do Sul, a A.J. Renner, em Porto Alegre, entre outras.<sup>40</sup>

Na Segunda Guerra as exportações brasileiras tiveram um crescimento significativo, contribuindo para o desenvolvimento das indústrias estaduais que se beneficiavam com a matéria prima local e bens de consumo. Ainda assim o processo de concentração industrial de São Paulo se tornava mais evidente: enquanto a indústria do Rio Grande do Sul ocupava o terceiro lugar em termos de valor de produção em 1920 em nível nacional, passou em 1938 à quarta posição com 10,7%, ficando atrás de São Paulo, do Rio de Janeiro e de Minas Gerais, que representavam respectivamente 43,2%, 14,2% e 11,3% do valor do produto industrial.<sup>41</sup>

A indústria paulista ganhava portanto em termos de escala, e contava com uma posição privilegiada em relação ao mercado consumidor, assumindo lugar de destaque no contexto nacional. A concorrência aumentava e era agravada pela distância da produção

---

<sup>40</sup> MÜLLER, 1998, op. cit., p.127.

<sup>41</sup> SINGER, P. I. **Desenvolvimento econômico e evolução urbana**: análise da evolução econômica de São Paulo, Blumenau, Porto Alegre, Belo Horizonte e Recife, São Paulo: Ed. Nacional, 1977. p.177.

gaúcha aos centros consumidores esta encarecia devido às tarifas de transporte, problema que tinha continuidade em relação ao período anterior. Como foi comentado, com a criação do DAER pelo Governo do Estado, em 1938, e a cobrança da “taxa rodoviária” - cuja receita seria destinada às melhorias das estradas de rodagem - haveria um significativo progresso na rede estadual.<sup>42</sup> A Viação Férrea, por sua vez sob a administração estadual, ocupava em 1937 o quarto lugar entre as estradas de ferro brasileiras de primeira categoria, interligando todas as regiões do estado e seus principais municípios.<sup>43</sup>

Algumas das indústrias gaúchas, apesar da guerra e das restrições comerciais por ela impostas, encontravam a oportunidade para desenvolver um mercado nacional, ampliando definitivamente neste período o tradicional mercado regional do estado. Porém, um dos principais empecilhos para o desenvolvimento em maior escala continuava a ser a infraestrutura para a produção.

A demanda principal e que atingia diretamente a indústria era aquela da produção de energia elétrica. Na década de 40, havia no Brasil, 1.914 usinas das quais 313 localizavam-se no Rio Grande do Sul. Destas, 172 usinas eram termelétricas, 137 hidrelétricas e quatro mistas. No entanto, esta situação não supria toda a demanda. A situação tornou-se mais grave no decorrer da Segunda Guerra Mundial; um período de aumento da demanda por energia e de dificuldades de reposição dos equipamentos e peças importadas, o que paralisou a ampliação dos sistemas e tornou a manutenção precária.<sup>44</sup>

Além dessas restrições de infraestrutura, o setor industrial da capital também enfrentou eventos de outra ordem: em 1941, o centro de Porto Alegre e o núcleo do Navegantes sofreram sérios prejuízos com a enchente por estarem muito próximos ao Guaíba e a do Gravataí.

A área do Navegantes e São João constituía-se de terrenos planos e de baixios; muitas fábricas foram prejudicadas com grandes perdas de estoque e de máquinas, paralisando a produção. A tragédia foi de tais proporções que o Banco do Brasil abriu uma

---

<sup>42</sup> MIRANDA, 1998, op.cit., p.184.

<sup>43</sup> Ibidem, p.185.

<sup>44</sup> Ibidem, p.121.

linha especial de crédito para a “restauração econômica da indústria e do comércio” com prazo para pagamento em até 15 anos e com o aval do Estado (Figura 50).<sup>45</sup>



Figura 50: Planta da cidade e a marcação das áreas atingidas pela enchente 1941.  
Fonte: Catálogo fotográfico Indústrias Renner. Acervo B. Mentz.

Apesar do infortúnio da enchente, o período da guerra, como comentado, fora de importantes conquistas, principalmente de novos espaços no mercado nacional. Com o fim do conflito mundial, o mundo iniciava a sua reconstrução e a economia do Rio Grande do Sul estava em uma fase promissora, contando já com dez anos de crescimento.

Os negócios externos do Rio Grande do Sul caracterizavam-se, no entanto, pela concentração de exportações para poucos países (principalmente Inglaterra e Argentina). O final da Guerra trouxe a redução das exportações gaúchas, inaugurando um período significativo de quedas de volume e valor. Foi uma época em que houve uma reorientação de negócios do estado para o mercado nacional sem grandes prejuízos, mantendo a liderança das exportações interestaduais em termos de valor: em 1949 era de Cr\$ 3,43

<sup>45</sup> Ibidem, p.135.

milhões, enquanto São Paulo, segundo colocado, vendia para o Brasil Cr\$ 3,37 milhões. A situação se invertia nas compras: São Paulo adquiria Cr\$ 3,05 milhões, enquanto o Rio Grande comprava Cr\$ 2,09 milhões, o que significava que o estado tinha o maior superávit da federação no comércio nacional.<sup>46</sup>

As principais demandas empresariais do Rio Grande do Sul que dificultavam a expansão de negócios eram as questões trabalhistas, as deficiências na infraestrutura de transportes - incluindo os portos de Porto Alegre e de Rio Grande - a comunicação e a energia elétrica.<sup>47</sup>

Esta última, como comentado, era um problema de atraso do estado. O Plano de Eletrificação foi elaborado ainda em 1945, previsto em duas etapas: a primeira pretendia a construção de 16 usinas de médio porte; a segunda, de usinas hidrelétricas e termelétricas de domínio estadual e federal. Os projetos da segunda etapa, no entanto, só iniciaram a geração de energia a partir da década de 60.

No período do governo de Eurico Gaspar Dutra (1946-51) houve uma desaceleração do processo de industrialização que vinha ocorrendo no país, ao mesmo tempo que tendia a uma ação mais coordenada e centralizada do governo central na economia. Houve, até certo ponto, uma continuidade no padrão intervencionista e regulatório do Estado.<sup>48</sup>

O governo Dutra foi o responsável pela implantação do Plano Salte, que viria a ser o primeiro esforço no sentido do planejamento do desenvolvimento econômico no Brasil. Constituiu-se em uma tentativa coordenada para a implantação de programas de empreendimentos e obras públicas. Este plano foi elaborado em 1948 para um prazo de cinco anos, e definia em detalhes os planos para as áreas de saúde, alimentação, transporte e energia. No entanto, segundo Draibe, este plano foi elaborado sobre uma base de financiamento precária, não contando com nenhum órgão central de controle que desse

---

<sup>46</sup> Ibidem, p.144.

<sup>47</sup> Ibidem, p.145.

<sup>48</sup> DRAIBE, S. **Rumos e metamorfoses**: estado e industrialização no Brasil 1930-1960. São Paulo: Editora Paz e Terra, 2004. P.138.

suporte ao mesmo e garantisse a sua execução.<sup>49</sup> A autora ainda coloca que o Plano Salte não prosseguiu com a linha ascendente que vinha tendo a industrialização no país:

Na verdade, a natureza do Plano Salte indica mais uma inflexão redutiva dos esforços industrializantes do Estado no período que vai de 1930 ao final dos anos 50. Isso porque seus objetivos não pretendiam ultrapassar o nível do atendimento das carências mais dramáticas da infra-estrutura econômica, em particular nos setores de energia e transporte. O seu projeto não previa a diversificação e expansão dos investimentos (estatais ou privados) nas indústrias de base e – o que é mais grave – não considerava sequer a expansão das empresas estatais já instaladas, como a Cia. Siderúrgica Nacional, a Cia. Nacional de Álcalis, a Fábrica Nacional de Motores, etc.<sup>50</sup>

Como se pode perceber o Plano Salte, que seria o principal plano político de desenvolvimento do Governo Dutra, acabou por não enfrentar a questão, não contribuindo inclusive com os projetos em andamento ou já instalados, como as indústrias estatais citadas.

O Plano Salte pretendia cobrir com as suas ações todos os estados da federação, mas não propunha uma ordem hierárquica de execução. Além disso, a pretensão de empreender a totalidade das obras não contava, obviamente, com a totalidade de recursos.<sup>51</sup>

Outro projeto de desenvolvimento econômico, entretanto, foi elaborado em 1948 sob a forma de sugestões, feito através de uma comissão mista de técnicos brasileiros e americanos: a Missão Abbink.<sup>52</sup> Esta missão pretendia o estudo dos entraves ao desenvolvimento do Brasil, e tinha como objetivo principal o desejo de elaborar para a América Latina um plano à semelhança do Plano Marshall.<sup>53</sup> Contudo, os trabalhos da Missão Abbink resumiram-se em análises e propostas gerais. Na realidade, o resultado do relatório dessa missão funcionou como um conjunto de objetivos que seriam adotados nas demandas das classes produtoras.

---

<sup>49</sup> Ibidem, p.148.

<sup>50</sup> Ibidem, p. 156.

<sup>51</sup> Ibidem, 150.

<sup>52</sup> A Missão Abbink é como ficou conhecida a Comissão Técnica Mista Brasileiro-Americana de estudos Econômicos, tendo como chefe da delegação americana John Abbink e da brasileira Otávio G. de Bulhões. Ibidem, 159.

<sup>53</sup> Ibidem, p.161.



Resumidamente então, foi possível verificar que entre 1895 e 1950 a industrialização gaúcha ocorreu com características diferentes de acordo com o momento político federal e estadual. Em uma primeira fase, correspondente aos primeiros anos do período da Primeira República, a indústria gaúcha desenvolvia-se em patamares semelhantes ao do centro do país. O estado do Rio Grande do Sul, então, gozava de autonomia política e financeira em suas decisões.

A partir de 1920, com a acumulação capitalista liderada pela cafeicultura e a disponibilidade de mercado e infraestrutura gerados pelo negócio do café, essa relação mudou e o desenvolvimento industrial da Região Sudeste passava a avançar progressivamente, com destaque especial para o estado de São Paulo. Com a Revolução de 30 e o Estado Novo, as decisões econômicas foram centralizadas, envolvendo apoios externos como os convênios Brasil-EUA, que implantariam as condições para a indústria de base no país. Resultaram disso alguns exemplos de empresas estatais, tais como a CSN e a Fábrica Nacional dos Motores, e as suas cidades industriais.

A seguir, no período Dutra, intensifica-se a cooperação Brasil-EUA demonstrada na Missão Abbink, com resultados voltados fundamentalmente para a elucidação dos problemas brasileiros e a formulação de projetos setoriais, sem no entanto representar efetivos resultados para o setor industrial como um todo.

No Rio Grande do Sul, como vimos, mantinham-se as características do modelo industrial gaúcho, as quais se vinculavam basicamente à produção agropastoril, ou seja: a indústria da carne, do vinho, da banha, do fumo, da lã e etc., que atendiam o mercado nacional e regional. A diversificação maior em termos de produtos encontrava-se em Porto Alegre, que atendia principalmente o mercado estadual e era o principal pólo industrial do estado.

Assim, definia-se para o Rio Grande do Sul uma condição periférica em relação ao Centro-Sul do país, não só em termos de produção mas também, como vimos pelo apoio federal, em relação à implantação de alguns dos principais exemplos de projetos, núcleos e cidades industriais comentados no capítulo 1.

## 2.2 O processo de industrialização e o polo de Porto Alegre

A ocupação urbana com caráter industrial e operário em Porto Alegre teve início com a instalação das primeiras indústrias e a criação de um extenso loteamento próximo, no chamado arraial dos Navegantes. A criação deste primeiro núcleo esteve vinculada ao próprio processo e modelo de industrialização do estado, à atuação dos seus agentes e, como veremos, ao contexto político-administrativo nacional, estadual e municipal.

Considerando o Estado do Rio Grande do Sul, Roche comenta que os principais fatores de desenvolvimento da indústria a partir do final do século XIX foram a abolição da escravatura, a imigração, os progressos da navegação de cabotagem e a política protecionista do governo estadual da República Velha.<sup>54</sup> No entanto, ainda no período Imperial (1870-89), o estado já contava com algumas unidades industriais que aproveitavam as vias de comercialização abertas pelo charque e a matéria-prima proveniente de resíduos das charqueadas, como a lã e a gordura para o fabrico de velas, glicerina e oleína.<sup>55</sup>

A navegação fluvial, segundo Roche, era explorada principalmente por alemães e seus descendentes, tanto na fundação e direção de companhias de navegação como na própria construção naval, a exemplo do estaleiro Becker de Porto Alegre, fundado em 1850 e considerado o primeiro estabelecimento industrial alemão na Capital.<sup>56</sup>

A rede ferroviária iniciou ligando Porto Alegre a São Leopoldo em 1874, e se ampliou nos anos seguintes, contribuindo para a comercialização dos gêneros produzidos nas colônias e viabilizando o incremento significativo dessa produção, que passou a desenvolver um mercado regional com a comercialização via Capital.

Entre 1913 e 1920, a dragagem do canal que dava acesso ao porto e os aterros na margem deu lugar à atual área portuária, que permitia a atracação de navios de longo curso, cais de cabotagem e armazéns. O porto – até então uma organização particular de

---

<sup>54</sup> ROCHE, J. **A colonização alemã e o Rio Grande do Sul**. Porto Alegre: Editora Globo, 1969. p. 506.

<sup>55</sup> PESAVENTO, 1991, op.cit., p.55.

<sup>56</sup> ROCHE, 1969, op.cit., p.506.

armadores, comerciantes e industriais com os seus trapiches – passou a ser um empreendimento público.<sup>57</sup>

Com respeito à imigração no Rio Grande do Sul, o fluxo se iniciou em 1824 com os alemães e em 1874 com os italianos, correspondendo a um processo de ocupação de terras principalmente da região da Depressão Central e Zona Serrana gaúcha. Esta ocupação imigrante inaugurou a diversificação de plantio e a formação, em termos econômicos das colônias agropastoris. A produção de subsistência imigrante nas ocupações evoluiu para a produção comercial, não só fornecendo produtos para a Capital mas também recebendo dela os produtos importados a serem nelas consumidos.

Imigrantes alemães e seus descendentes criaram uma verdadeira cadeia de organização comercial: desde a povoação nas picadas, passando pelos vendistas que reuniam os excedentes da produção de subsistência, até chegarem aos importadores e exportadores sediados na praça de Porto Alegre, que adquiriam os produtos coloniais dos vendistas e lhes forneciam artigos importados tendo como elo de ligação a navegação fluvial.<sup>58</sup>

O desenvolvimento crescente das colônias e as facilidades de escoamento e negócios de importação e exportação em Porto Alegre fizeram surgir, no final do século XIX, a acumulação do capital comercial local. Aliado a isso, como vimos antes, no mesmo período, o governo de Deodoro da Fonseca estabelecia a política do Encilhamento (1889-91), na tentativa de estimular a industrialização no Brasil e o crescimento econômico com a concessão ampla de crédito aos investimentos industriais - neste caso, garantidos pela emissão monetária.

Havia portanto, na República Velha, um quadro próspero para a economia do Rio Grande do Sul, que naturalmente evoluiu para a criação de estabelecimentos industriais na Capital e a ampliação nos investimentos nas fábricas já existentes, como as cervejarias, cigarros, vinagre e serralherias. Segundo Singer, Porto Alegre entrou em franca fase de industrialização em 1890, contando então com 9 fábricas de cerveja, 6 de banha, 7 de

---

<sup>57</sup> Ibidem, p.181.

<sup>58</sup> STROHAECKER, T. M., SOUZA, C. F. (colaboradora). **Navegantes**: evoluções e tendências de um bairro de Porto Alegre. Porto Alegre: UFRGS, Faculdade de Arquitetura, GEDURB, 1991. Relatório de Pesquisa. p.75.

sabão e velas, 18 de charutos e cigarros, 6 de chapéus, 51 de calçados, 62 olarias, 6 armadores, 6 refinarias de açúcar, 5 curtumes, etc.<sup>59</sup>

Como comentamos na primeira parte deste capítulo, o Rio Grande do Sul, marcado tradicionalmente pela produção das charqueadas e de uma classe pecuarista hegemônica, começa a se transformar politicamente com a ascensão do Partido Republicano Rio-grandense (PRR) e economicamente com a produção capitalista industrial. Porto Alegre, neste período, configurou-se como um centro de importação-exportação e escoadouro da produção colonial, desenvolvendo uma produção industrial diversificada e voltada principalmente para o mercado regional.

A importância da imigração e colonização vinculada ao processo de industrialização do Rio Grande do Sul teve então, além dos fatores comentados (como da acumulação do capital comercial) a organização de instituições de crédito face à dinamização dos negócios com a comercialização dos produtos coloniais e do Encilhamento. Ainda no contexto desse processo, Pesavento destacou a fundamental atuação dos imigrantes burgueses que já traziam algum capital da sua pátria de origem e o *know-how* - como artesãos em sua terra natal - demandando, principalmente, os núcleos urbanos.<sup>60</sup>

Porto Alegre apresentou entre 1900 e 1910 um crescimento populacional significativo: de 73.674 habitantes passa a 130.227. Este incremento, conforme Singer, correspondeu à consolidação e hegemonia da indústria da capital e também ao progresso urbano no que diz respeito à infraestrutura: a municipalização e melhorias dos serviços de distribuição de água, introdução dos bondes elétricos e a implantação de uma usina hidrelétrica para iluminação pública.<sup>61</sup>

Conforme o cadastramento predial de 1912, realizado pela Intendência de Porto Alegre, o então Terceiro Distrito - correspondente à zona norte da cidade - possuía um número expressivo de casas térreas e cortiços. Essas tipologias corresponderiam a habitações operárias e de outros trabalhadores com baixa renda, delineando a forma de ocupação da zona industrial da cidade.

---

<sup>59</sup> SINGER, 1977, op.cit., p.171.

<sup>60</sup> PESAVENTO, 1991, op.cit., p.58.

<sup>61</sup> SINGER, 1977, op.cit., p.180.

**Quadro 02:** Edificação particular por distrito de Porto Alegre

Distritos	Sobrados	Assobradados	Térreos	Cortiços	Total
Primeiro	791	584	2586	295	4256
Segundo	80	260	4777	706	5823
Terceiro	189	434	6904	846	8379
Quarto	6	10	233	6	255
Total	1066	1288	14500	1856	18707

Fonte: Porto Alegre, Relatório e Projeto de Orçamento para o exercício de 1913.

O Terceiro Distrito, neste caso, abrangia os arraiais ao norte - fora da zona urbana - que eram, além do Navegantes, o São João e o de São Manoel, este último mais próximo do centro consolidado.<sup>62</sup> No entanto, a Planta de Porto Alegre de 1916 já mostrava a separação do Terceiro Distrito, e os arraiais de Navegantes e São João fazendo parte do novo Quarto Distrito do município. (Figura 51).



Figura 51: Planta de Porto Alegre de 1916 em que são definidos os limites dos distritos da cidade.  
Fonte: Cartografia Virtual Histórica Urbana de Porto Alegre, IHGRS,2005. Planta 34.

<sup>62</sup> Conforme Acto nº7 de 1º de dezembro de 1892 todos os arraiais de Navegantes, São João e São Manoel pertenciam ao Terceiro Distrito. Porém a Planta da Intendência de 1916 mostra que houve a divisão entre 3º e 4º Distritos no prolongamento da Rua Almirante Barroso, portanto, separando o Navegantes e São João do arraial de São Manoel mais próximo do centro urbano. **Cartografia Virtual Histórico-Urbana de Porto Alegre**, Planta da Cidade de Porto Alegre, 1916, Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Sul, IHGRS, 2005.

As dificuldades de importações durante a Primeira Guerra e no pós-guerra corresponderam a um período de consolidação industrial no Estado, aumentando a capacidade de produção local. Para o Brasil, foi um período onde se partiu de um desenvolvimento baseado exclusivamente na agro-exportação para um padrão de acumulação baseado na indústria.

No período Republicano, o governo federal defendia a mais ampla autonomia para os seus estados membros, e esta postura política refletia-se no campo econômico, mantendo o modelo regional de mercado. Ou seja, a produção industrial do Rio Grande do Sul era voltada para o próprio estado e para a região sul, tendo somente os seus excedentes exportados para o mercado nacional. O governo estadual, autoritário e centralizador, garantia a autonomia local, e a proposta era diversificar ao máximo a economia gaúcha, expandindo-se a agricultura através da policultura, a indústria e o comércio.<sup>63</sup> Com relação a esta postura política e a esta expansão, inicia-se um processo de ampliação natural de mercados:

Tratando-se de um desenvolvimento capitalista, é lícito supor-se nele existir tendência a expansão e a universalização. Historicamente se impôs desta forma, a necessidade de escoar a produção crescente; e isto, se significava a pujança econômica local, tão decantada pelas autoridades da época, significava também o estreitamento de ligações com o mercado nacional, o qual, desde logo, mostrava-se como uma relação de dependência. Voltava, assim, o conflito entre o governo estadual e o federal, tal como fora no Império- e que os republicanos históricos supunham ter acabado com a implantação do federalismo político e com o fim do “exclusivismo pecuário”.

<sup>64</sup>

Já a chamada “segunda geração republicana”, da qual Getúlio Vargas fazia parte, possuía uma perspectiva nacional no tratamento de diversas questões e criticava abertamente as oligarquias exportadoras, considerando a especialização monocultora como prejudicial para o país. Ensaia-se então a possibilidade de um projeto nacional não vinculado à exportação do café - e o poder oligárquico do centro do país fora colocado em cheque. Além disso, a criação de novos segmentos urbanos - como aqueles das burguesias

---

<sup>63</sup> FONSECA, P. C. D. **Vargas**: o capitalismo em construção.1906-1954. São Paulo: Ed. Brasiliense, 1987.

<sup>64</sup> Ibidem, p.80.

industriais e comerciais, a do funcionalismo e a do operariado - começou a contestar o jogo político estabelecido até então.<sup>65</sup>

Nesta fase, houve a ampliação das instalações fabris no núcleo do Navegantes e uma associação das empresas, devido principalmente à abolição das fronteiras alfandegárias interestaduais promovida por Getúlio Vargas. Com a dificuldade de importação de insumos e de maquinário no período, o empresariado tomou iniciativas no sentido da manutenção e ampliação de suas indústrias. As fábricas construíram anexos de suas instalações, como a Cervejaria Continental, na Cristóvão Colombo, que construiu uma maltaria para eliminar a importação da cevada maltada; e a tecelagem Renner, que resolveu por construir uma oficina para a fabricação das próprias máquinas.

No plano nacional, a economia dominante da cafeicultura capitalista representava o maior entrave para a diversificação econômica do país. A Revolução de 30 inaugurou um novo período que alterou a hegemonia cafeicultora sem, no entanto, apoiar o setor industrial imediatamente como forma de acumulação de capital. Isso mudaria consideravelmente a partir do Estado Novo (1937-45), como será examinado adiante.

### **2.2.1 A atuação da classe industrial**

No conjunto das classes dominantes no Estado, uma classe industrial fortemente marcada pela imigração veio a consolidar-se como um grupo distinto. Ela se estruturou, em grande parte, por grupos familiares unidos por casamentos a partir da primeira década do século XX, que acabavam por ter também laços de parentesco na formação de sociedades de outros tipos, que não somente industriais. Um exemplo significativo de uma destas dinastias formadas por laços de parentesco foi a iniciada por Cristiano Jacob Trein, que na cidade de São Sebastião do Caí iniciou o negócio da navegação fluvial. Jacob Trein veio a se tornar cunhado de Henrique Ritter, dono da cervejaria de mesmo nome e sogro de Frederico Mentz e A. J. Renner, destacados industriais e sócios de Carlos Oderich, cunhado de Ritter. As sociedades com laços de parentesco ou mesmo de origem imigrante formavam-se em vários setores da economia, formando verdadeiro conglomerados. A

---

<sup>65</sup> Ibidem, p.80.

participação dos empresários teuto-riograndenses estruturou não só a implantação da indústria em Porto Alegre mas outros ramos que viriam a apoiar a industrialização, como a navegação de cabotagem, os bancos e, obviamente, na origem de tudo, o comércio de importação e exportação.

A classe industrial teuto-riograndense mantinha ainda estreitas conexões com o exterior, visando não só a sua produção na importação do maquinário e outros insumos, mas também na prática habitual de enviar seus descendentes à Europa e Estados Unidos, para lá adquirirem experiência profissional e conhecimentos. Como exemplos, podem ser citados os industriais Walter Gerdau, Alberto Bins<sup>66</sup> e Benno Mentz, que realizaram estudos de formação e prática profissional no exterior (Figura 52 e Figura 53).

---

<sup>66</sup> Alberto Bins (1869-1957) nasceu em Porto Alegre filho de um imigrante alemão da região de Merl. Em alguns períodos da sua juventude vai para a Alemanha e Inglaterra para estudos, trabalhando na indústria alemã Krupp. Pouco depois do seu retorno da Europa casava-se com Clotilde Christoffel filha de um proeminente fabricante de cerveja em Porto Alegre. Tornou-se o proprietário da fábrica Berta em 1922, que trabalhava totalmente independente da importação estrangeira. O industrial assumiria em 1928 o cargo de Intendente de Porto Alegre com o falecimento de Otávio Rocha sendo na eleição, reconduzido ao cargo no mesmo ano. FAUSEL, E. **Alberto Bins**: o merlense brasileiro. São Leopoldo: Ed. Rotermond, s/d.



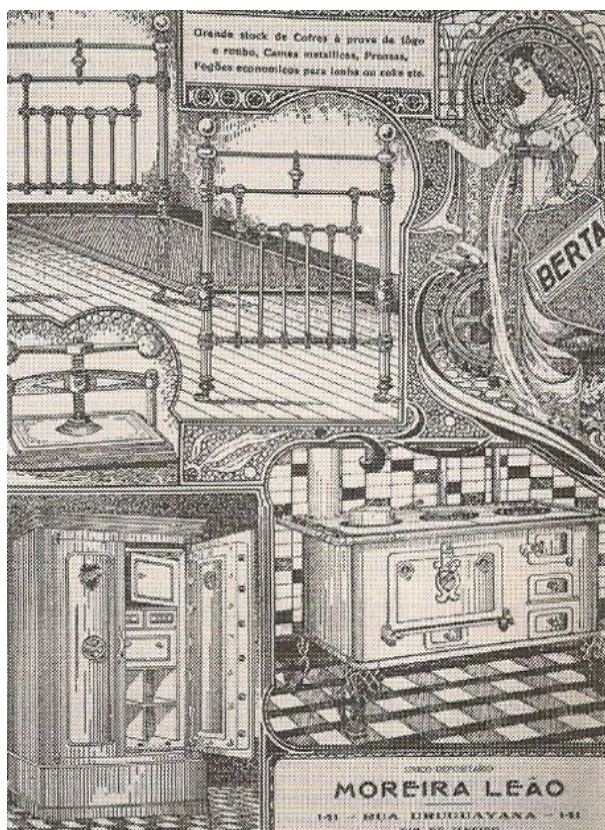


Figura 52: Anúncio indústria Berta. Fábrica de Alberto Bins. Porto Alegre, 1922.  
Fonte: Pesavento, 1985. p. 59.

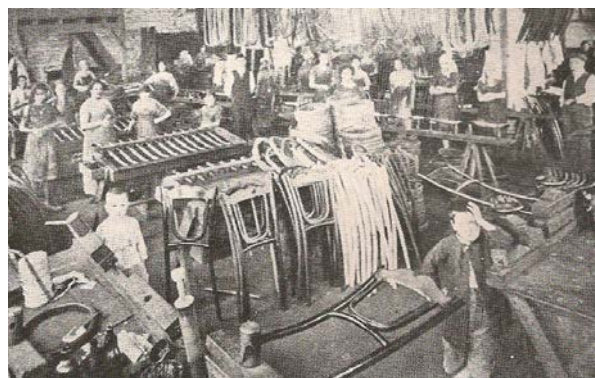


Figura 53: Interior de oficina da Fábrica de Móveis Walter Gerdau. Porto Alegre, 1922.  
Fonte: Pesavento, 1985. p. 59.

Para além do segmento teuto-riograndense, conforme comenta Pesavento, havia um outro aspecto formador de uma elite industrial gaúcha, que podia ser estabelecida por sua estreita ligação com o partido hegemônico:

O PRR tanto agregou os empresários das fábricas nascentes entre os seus quadros quanto contemplou a indústria entre as suas metas. A aliança forjada por Castilhos e continuada por Brogues de Medeiros não apenas conduziu, mas manteve o partido no poder ao longo de 40 anos de República Velha [...] Para tanto, o PRR forjou para o Rio Grande uma

proposta progressista e burguesa, mediante a qual o desenvolvimento da economia dar-se-ia sem alterações da ordem social, consolidando com isso a dominação do capital sobre o trabalho.<sup>67</sup>

Este contexto favorável proporcionou a criação de sociedades entre capitalistas de diferentes setores econômicos. Eles se uniram em companhias de exploração de serviços públicos, como por exemplo a Cia. Hidráulica Guaibense, a Cia. Fiat Lux, a Cia. de Carris Urbanos. Alguns destes empresários eram também acionistas de companhias incorporadoras de terras, e agiam visando a valorização de seus terrenos em arrabaldes da Capital.<sup>68</sup>

Ainda no final do século XIX destacaram-se a Companhia Territorial Porto-Alegrense (1892), a Companhia Territorial Rio-grandense (1895), a Companhia Rural e Colonizadora (1896) e a Companhia Predial e Agrícola (1897), proprietárias e loteadoras de glebas em todos os arrabaldes do município. A atuação destas companhias foi tratada por Strohaecker, que verificou que seus sócios adquiriam também ações de empresas de infraestrutura urbana e serviços públicos com vistas à valorização de suas propriedades.<sup>69</sup>

A prática do negócio de terras associada ao empresariado envolvido em outros ramos econômicos prosseguiu em Porto Alegre também no século XX, sendo responsável por grande parte dos loteamentos que surgiam ao longo das suas avenidas radiais. A Urbanizadora Mentz Ltda. (1946) correspondeu a um destes exemplos; seus sócios eram também empresários industriais atuantes, como: Frederico Mentz, Aloysio Brixner, A.J. Renner, João Wallig e Cipriano Micheletto.<sup>70</sup> Os interesses desta sociedade, como veremos mais adiante, estavam fortemente vinculados não somente à negociação de terrenos, que era o seu objetivo principal, mas também à relação promissora da atividade industrial com o loteamento de habitação, como seriam os casos dos imóveis da Vila Ipiranga e da Vila Renner, que trataremos mais adiante.

---

<sup>67</sup> FONSECA, 1987, op.cit., p.114.

<sup>68</sup> STROHAECKER, T. M. **Atuação das Companhias de Loteamento em Porto Alegre no final do século XIX.** Porto Alegre: GEDAB/ Faculdade de Arquitetura/UFRGS, 1992.p.6.

<sup>69</sup> Ibidem,p.6.

<sup>70</sup> Atas da Firma Mentz S.A. Ata nº 725. 30 de outubro de 1946. v. 8. Acervo DELFOS/PUCRS.

## 2.2.2 A Municipalidade e o setor industrial

O ideário positivista de Augusto Comte era a matriz orientadora durante o governo autoritário do PRR no Rio Grande do Sul, e pretendia a conciliação de interesses em prol do bem comum da sociedade. Havia, no bojo deste pensamento, a compreensão de que as diferenças sociais existiam, mas que se deviam minimizar os conflitos em função dos interesses da sociedade e do capital: o Estado deveria manter a ordem e garantir o progresso. Em termos práticos, o período político hegemônico do Partido Republicano Rio-Grandense (PRR) no Estado não só estabeleceu um pacto entre as classes dominantes, mas agregou também empresários industriais nos seus quadros e retirou os entraves para o desenvolvimento do setor. Vale assinalar que os deputados gaúchos no período - como Assis Brasil, Demétrio Ribeiro e Antão de Faria - mantinham discursos protecionistas da indústria gaúcha na Câmara Federal, reforçando o apoio do Estado para o setor.<sup>71</sup>

Nos primeiros anos do século XX, o poder público ainda não estabelecera políticas de planejamento amplo do território do município. No entanto, podem ser destacadas iniciativas para sua planificação parcial, como ocorreu com o *Plano Geral de Melhoramentos*, de 1914, do engenheiro-arquiteto João Moreira Maciel e por uma comissão de técnicos. Este plano norteou principalmente o tratamento, reforma e parte da ampliação da rede urbana já estabelecida da cidade durante a gestão do Intendente José Montauray de Aguiar Leitão<sup>72</sup>. Mesmo não sendo implantado na sua integralidade, foi o balizador das principais reformas urbanas nos anos que se seguiram, principalmente daquelas implementadas no centro da cidade. No entanto, com relação ao controle da ampliação da cidade que acontecia através dos loteamentos, o *Plano de Melhoramentos* não previa qualquer regulamentação, permitindo uma ampla liberdade para as companhias loteadoras ou mesmo para os incorporadores individuais (Figura 54).

---

<sup>71</sup> PESAVENTO, 1991, op. cit., p. 123.

<sup>72</sup> Sobre o Plano Maciel ver: SOUZA, C. F. de. **O Plano Geral de Melhoramentos de Porto Alegre: da concepção às permanências.**São Paulo: 2004. Tese de Doutorado. p.11-13.

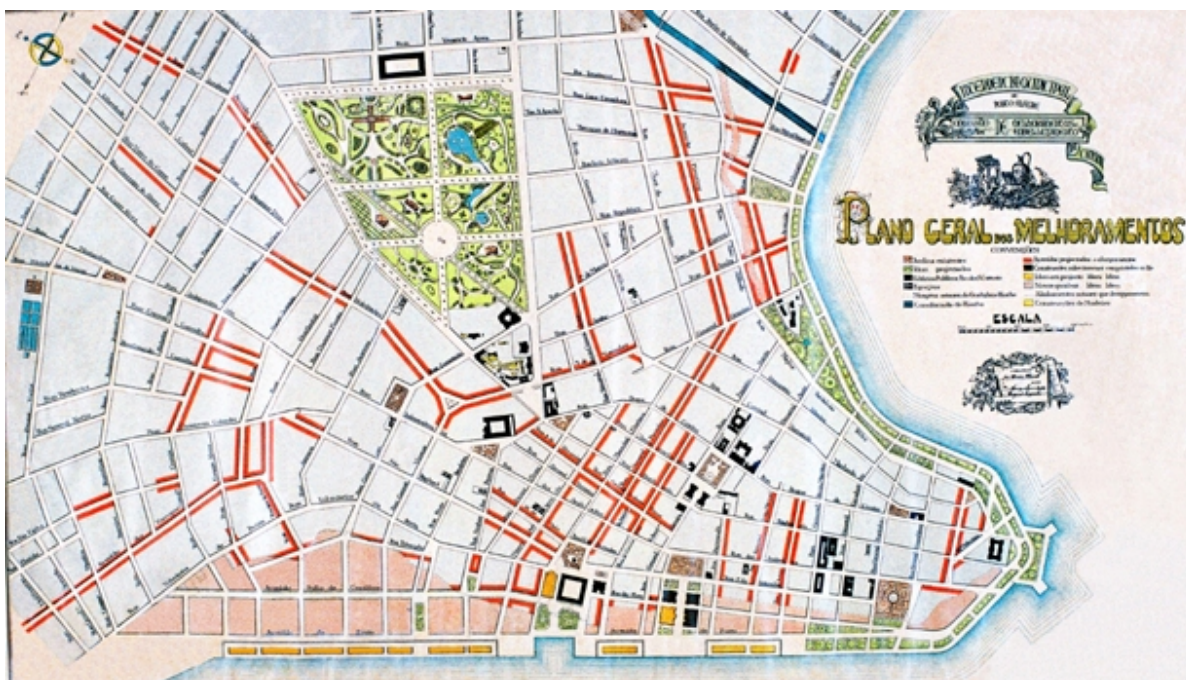


Figura 54: Planta da Comissão de Melhoramentos e Embelezamento de Porto Alegre. João Moreira Maciel, 1914. Fonte: Cartografia Virtual Histórica-Urbana de Porto Alegre, IHGRS, 2005. Planta 32.

Apesar do núcleo industrial do Navegantes-São João não ter feito parte do *Plano de Melhoramentos*, este propôs o traçado da futura Avenida Farrapos, iniciando na Rua Pontas de Paris (atual Garibaldi) e seguindo em paralelo à Rua Voluntários da Pátria. O Plano também pretendia um aterro junto ao Rio e à Voluntários, bem como a uma confluência de vias projetadas como a Rua do Porto e a Julio de Castilhos na parte inicial da Voluntários (Figura 55).



Figura 55: Vista dos trapiches industriais junto ao Guaíba.s/d. Fonte: Acervo de fotografias B.Mentz.

Ainda durante as primeiras décadas do século XX, as companhias de terras possuíam grande liberdade de ação, já que o poder público municipal se restringia a um

controle mínimo na aprovação de loteamentos que, depois de implantados, ainda contavam com a isenção de impostos municipais por um ano. O Código de Posturas Municipais sobre Construções, de 1893, somente exigia aos loteadores que anexassem ao requerimento uma planta de situação das ruas doadas à municipalidade. Disso resultava a precariedade das ruas e avenidas doadas: sem pavimentação adequada ou rede pluvial ou de esgotos.

Foi em torno de 1920 que Porto Alegre assumiu a liderança industrial do Estado, e a construção do novo porto teve importante papel nesse processo. O Presidente do Estado Borges de Medeiros relatou à Assembleia de Representantes em 1927, pouco antes de deixar o seu governo, que a extensão das obras do porto correspondeu a 1652,88 metros de cais acostável, dez armazéns e vinte e dois guindastes elétricos.<sup>73</sup> No entanto, um ano depois, o relatório de uma comissão nomeada pela Associação Comercial de Porto Alegre, que congregava industriais e comerciantes, fazia sérias críticas à construção do porto. Entre as principais, estava a insuficiência do cais para a atracação de grandes navios e de navegação fluvial; o congestionamento dos armazéns construídos e a falta de ligação ferroviária entre o porto e a estação da Viação Férrea, demonstrando que o Porto já era deficiente para o atendimento do mercado na época.<sup>74</sup> Esses problemas ainda levariam alguns anos para serem solucionados com a ampliação do porto do Cais do Navegantes - construído entre 1947 e 1956 - e do Cais Marcílio Dias - entre 1951 e 1958 - ambos mais próximos ao núcleo industrial estabelecido.

No período da administração do Intendente Otávio Rocha (1924-28), inaugurou-se uma fase de grandes obras de remodelação da cidade, às custas de empréstimos externos e do arrocho na cobrança de impostos. Era justamente através dos impostos que a municipalidade controlava o uso do solo urbano. O principal deles era o imposto predial, em que se pretendia o cadastramento de edificações e terrenos baldios como parte de uma reforma tributária a ser implementada. No que diz respeito a esse tipo de propriedade na zona urbana, a política tornou-se mais restritiva na administração Otávio Rocha que na

---

<sup>73</sup> FRANCO, S. da C. **Porto Alegre**: guia histórico. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2006. p.324.

<sup>74</sup> Relatório apresentado ao Presidente da Associação Comercial de Porto Alegre pela Comissão nomeada pela Diretoria da Associação em ofício nº3509 de 10 de agosto de 1928 [manuscrito]. Acervo B. Mentz, DELFOS/PUCRS.

anterior. Houve uma taxaço sobre terrenos não edificados que, quanto mais próximos à área central, mais tinham seus impostos elevados.<sup>75</sup>

Porém, o apoio das administraçoes à indústria era tal que nas Leis e Decretos do orçamento de 1938 - portanto já na gestão de Loureiro da Silva - o imposto territorial e urbano tratou como exceço os terrenos não edificados junto às fábricas. Estes, sendo de propriedade destas e utilizados para estoques ou depósitos de materiais, não tinham a incidência de imposto.<sup>76</sup> Se considerarmos que o Navegantes-São João era o núcleo industrial da Capital no Quarto Distrito e era, desde 1927, zona urbana, podemos perceber o esforço das administraçoes para o desenvolvimento industrial local.<sup>77</sup> As estreitas e boas relações entre a Municipalidade e a indústria ainda podem ser exemplificadas pela carta do Intendente Otávio Rocha ao industrial Frederico Mentz: nela, o próprio Intendente convidava o empresário a tomar parte numa comissão a fim de rever o Plano de Embelezamento e levar a cabo as obras da Capital.<sup>78</sup> Ora, como foi visto, o PRR tinha como meta o apoio à indústria, e isso se exemplifica mais claramente nesta aproximaço do executivo municipal com a classe industrial.

No período Otávio Rocha foi sancionado o Decreto nº108 de 10 de setembro de 1927, que estabelecia as primeiras normas para o licenciamento de novas vias, com regras diferenciadas entre zonas urbana, suburbana e rural. De acordo com o levantamento dos processos de aprovaço de loteamentos entre 1930 a 1954, percebeu-se que a grande maioria das extensões da cidade eram loteamentos suburbanos nos quais, conforme o decreto, deveria-se prever a pavimentação com meios fios, o escoamento de águas pluviais, placas com o nome das ruas e rede de águas e esgotos quando fosse viável para a Intendência atender a esta demanda.<sup>79</sup>

---

<sup>75</sup> Lei nº 180 de 19 de dezembro de 1927. **Leis, Decretos, Atos e Resoluçoes**. A Federaço, 1897 a 1934.

<sup>76</sup> Leis, decretos para execuço do orçamento de 1938. Administraço José Loureiro da Silva. **Leis, Decretos, Actos e Resoluçoes**. 1936-1938.

<sup>77</sup> O Decreto nº 115 de 15 de dezembro de 1927 definiu o novo perímetro urbano de Porto Alegre e seus distritos. Retificaço em funço da desanexação de distritos e desenvolvimento da cidade e dos subúrbios. Navegantes e São João segundo este decreto pertenciam a zona urbana.

<sup>78</sup> Correspondência do Sr. Intendente Otávio Rocha enviada ao Sr. Frederico Mentz de 24 de outubro de 1924. Acervo Benno Mentz, DELFOS/PUCRS.

<sup>79</sup> Este levantamento corresponde aos processos para abertura de novos loteamentos entre 1930 a 1954, este último ano correspondente à sanço da Lei nº 1233 de 06 de janeiro de 1954, que altera

Cabe destacar que a nova Lei que regulamentaria a abertura de ruas e avenidas, promulgada também em 1927, estabelecia a isenção do pagamento do imposto predial por dez anos aos proprietários que nelas construíssem, desde que tivessem doado faixas de terra para o alargamento ou abertura de nova via.<sup>80</sup> Apesar de nesse período a municipalidade já exigir dos loteadores alguma infraestrutura construída em relação às regulamentações anteriores, podemos observar que a decisão política de embelezamento da área central da cidade trouxe, paralelamente, posturas reguladoras relativas às áreas suburbanas, onde a população de menor poder aquisitivo iria se instalar. Dentre estas, como comentado, estava o incentivo com a isenção de impostos na criação de novos loteamentos que, na medida dos recursos públicos, teriam o atendimento das redes de infraestrutura.

Otávio Rocha, desde seu discurso de posse, deixou claro que entre as suas prioridades estava o saneamento dos arrabaldes Navegantes-São João onde, ele comentou, “elevava-se significativamente o número de famílias proletárias”.<sup>81</sup>

As discussões em torno da moradia operária no poder público municipal intensificam-se a partir da administração Alberto Bins (1928-37). Era meta deste governo a construção de vilas operárias no Navegantes. Para isso, solicitou verbas e pediu a colaboração do Conselho Municipal no sentido de articular recursos através do imposto predial. Além disso, a administração municipal limitou os aluguéis por considerá-los extremamente abusivos no período.<sup>82</sup> Porém, em 1930, em relatório do Intendente para o mesmo Conselho, ele registrou com pesar que não houve a obtenção dos recursos previstos, com os quais dariam início à construção das habitações operárias no Navegantes e concluiriam o Cemitério São João.<sup>83</sup>

No sentido da solução habitacional para os trabalhadores, em 1936 a Câmara Municipal de Porto Alegre (antigo Conselho Municipal) apresentou um projeto de lei que concederia favores especiais para aqueles que construíssem prédios de aluguel para

as regras vigentes do Decreto nº108 de 10 de setembro de 1927. **Leis, Decretos, atos e resoluções.** A Federação, 1924 a 1928.

<sup>80</sup> Lei nº180 de 19 de dezembro de 1927. **Leis, Decretos, atos e resoluções.** A Federação, 1897 a 1934.

<sup>81</sup> BAKOS, M. M. **A habitação em Porto Alegre: problemas e projetos administrativos (1897-1937).** Pós-Graduação em História/UFRGS, 1988. p. 29. [manuscrito]

<sup>82</sup> Anais do Conselho Municipal de Porto Alegre, 1928. p.372

<sup>83</sup> Relatório apresentado ao Conselho Municipal pelo Intendente de Porto Alegre em 1930. Porto Alegre, **A Federação**, 1930. p. 58.

operários, como por exemplo a isenção do imposto predial por dez anos e o pagamento da taxa mínima de água e lixo. A própria lei determinava, com ilustrações e plantas, os tipos de casas possíveis de serem construídas e quais os limites teriam os aluguéis nas condições da lei. O projeto de autoria do vereador Lindolfo Bohel não obteve o interesse da iniciativa privada em investir em casas de aluguel, e o endividamento municipal, por outro lado, evitava que as vilas operárias previstas pra os bairros industriais fossem executadas conforme a meta do governo (Figura 56).

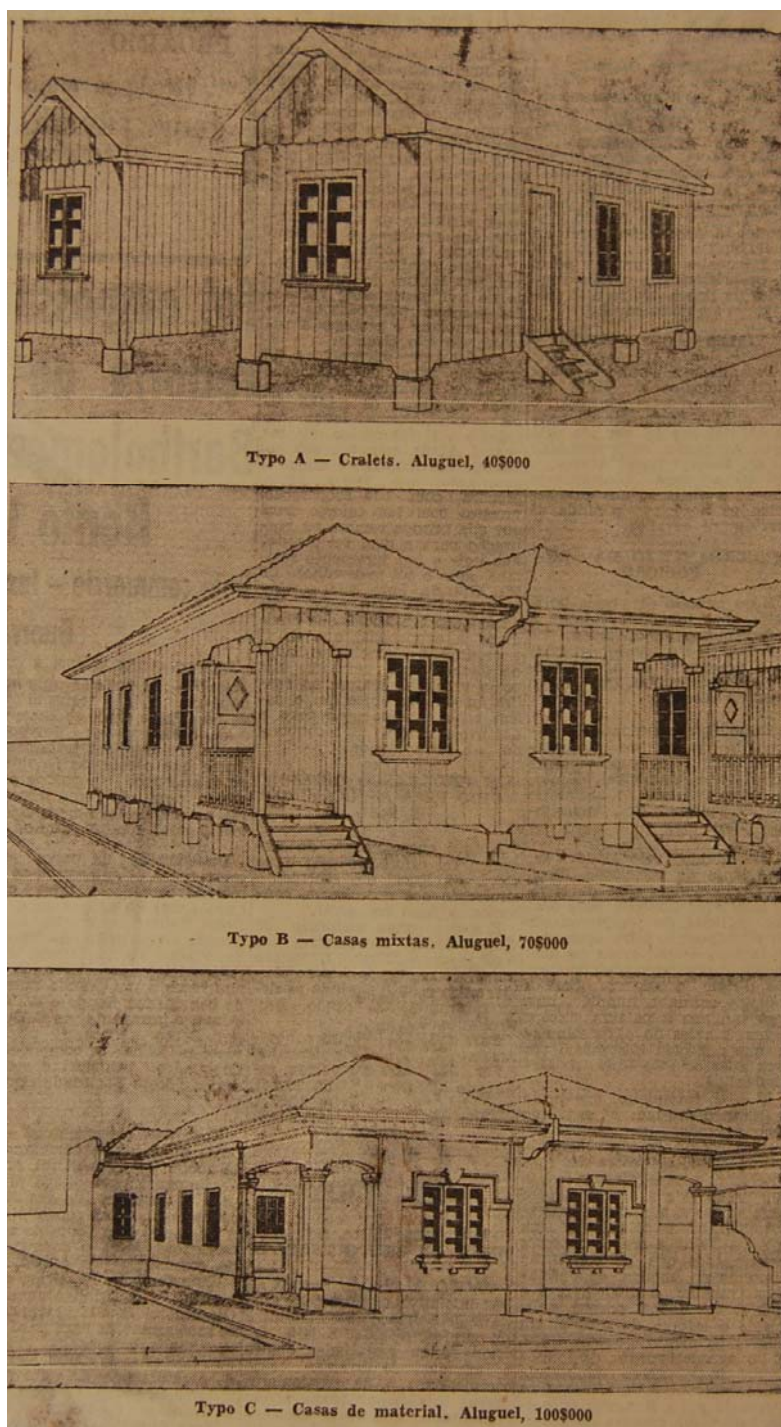


Figura 56: Casas para aluguel propostas pela municipalidade em 1936. Fonte: Correio do Povo, 06.11.1936, p. 6. Acervo B.Mentz, DELFOS/PUCRS.



Alberto Bins, no entanto, iniciou as obras de saneamento do Navegantes, questão fundamental para o desenvolvimento do bairro que sofria com as enchentes constantes do rio e pela falta de uma rede pluvial adequada. Este tipo de infraestrutura só seria exigida para os loteamentos a partir de 1927; não era o caso da área industrial do Navegantes, implantado em 1895. Na realidade, segundo os relatórios do Intendente, foram justamente os vultuosos recursos para o saneamento da área que fizeram a administração suspender as vilas operárias aspiradas para a cidade.<sup>84</sup>

A municipalidade e o governo estadual, guiados pela influência Positivista do PRR, pretendiam incorporar o empresariado para a dinamização da economia, conformando com isso um perfil político “moderno” e “progressista”.<sup>85</sup> Exemplo disto foi a participação de industriais como o Major Alberto Bins na Intendência e de outros desta classe empresarial em conselhos e comissões com poderes de decisão. Podemos perceber duas instâncias nas relações das administrações com o empresariado industrial: uma, de participação direta ou indireta das decisões administrativas (empresários em comissões; cargos políticos) e outra, no apoio das gestões ao setor, principalmente através da isenção de impostos e da pouca regulamentação sobre os loteamentos suburbanos, questão que, como veremos, teve influência sobre a localização do núcleo industrial do Navegantes e daqueles do Passo d’Areia e Passo da Mangueira nos anos 40.

### **2.3 A implantação loteamento e indústria no Navegantes**

Em torno de 1895, a Companhia Territorial Porto-Alegrense executou um extenso loteamento com o parcelamento de chácaras no entorno da Rua Voluntários da Pátria. Este loteamento lançava um traçado reticulado no arraial dos Navegantes, área ainda afastada do centro consolidado mas, como comentamos, próxima às principais conexões com o resto do estado, como a linha férrea e o rio. Dentre os incorporadores desta companhia, estava o tenente-coronel Manoel Py, proeminente industrial de uma indústria de tecidos localizada na Voluntários: a Fiação e Tecidos Porto-Alegrense (FIATECI). Segundo Strohaecker, esta

---

<sup>84</sup> BAKOS, M.M. **Porto Alegre e seus eternos intendentes**. Porto Alegre: EDIPUCRS, 1996.p.118.

<sup>85</sup> PESAVENTO, 1991, op.cit., p. 116-117.

companhia loteadora acabou por definir, pelas condições da localização do sítio, a população alvo para o loteamento:

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....Por outro lado, os loteamentos dos Navegantes – São João e Várzea do Gravataí, localizados em áreas sujeitas a inundações e distantes do centro urbano, foram destinados as classes operárias, principalmente imigrantes (italianos, alemães e poloneses), que procuravam residir nas proximidades das fábricas.<sup>86</sup>

O loteamento do Navegantes era parte da planta da cidade traçada por Alexandre Ahrons em 1896, com significativo acréscimo de ruas e uma rígida ortogonalidade dos seus quarteirões. As vias que eram paralelas à Voluntários da Pátria eram chamadas de avenidas e as transversais de ruas. Ainda na mesma planta, percebem-se elementos significativos da área, como a Igreja Nossa Senhora dos Navegantes, a Cia. Fiação e Tecidos Porto-Alegrense (FIATECI), o Prado dos Navegantes e, no final da Rua Sertório, o Quartel da Brigada Militar do 1º Regimento. Enquanto o traçado do loteamento Navegantes era afastado da cidade, áreas mais próximas ao centro foram representadas como amplos vazios e com inexpressivos arruamentos, mesmo que no alinhamento da Voluntários houvesse uma significativa densificação de edificações (Figura 57).

---

<sup>86</sup> STROHAECKER, T. M. Atuação do público e do privado na estruturação do mercado de terras de Porto Alegre (1890-1950) In: **Scripta Nova. Revista Eletrônica de Geografia y Ciencias Sociales**. Barcelona: Universidad de Barcelona, Vol. 9, n. 194,2005. Disponível em : <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-194-13.htm> Acesso em: 09/06/2007.p.2.



Figura 57: Planta da Cidade de Porto Alegre, 1896. Alexandre Ahrons. Área assinalada: Loteamento do Navegantes, 1895. (Grifo nosso). Fonte: Cartografia Virtual Histórica - Urbana de Porto Alegre, IHGRS, 2005. Planta 20.

Corresponde a este período uma progressiva instalação de indústrias em Porto Alegre - próximas ao centro, sendo grande parte ao longo da Rua Voluntários da Pátria - mas também em ruas abertas pelo loteamento e outras adjacentes, como no terço mais central da Avenida Cristóvão Colombo. As instalações eram de pequeno e médio porte de diversos gêneros e se distribuíam basicamente em edifícios de produção com galpões e trapiches, ainda que muitas vezes tivessem um escritório no centro da cidade.

Ao mesmo tempo em que alguns industriais eram acionistas de companhias de terras eles mantinham outros cargos, como em empresas de infraestrutura urbana. Um exemplo deste caso era o do Cel. Manoel Py que, além da Companhia Territorial Porto-Alegrense já citada, era também acionário da Cia. Hidráulica Porto-Alegrense e Cia. Carris Porto-Alegrense.<sup>87</sup> Neste sentido, o loteamento era valorizado com o atendimento desses serviços,

<sup>87</sup> STROHAECKER, 1992, op.cit., p.4.

apesar de ter sérias deficiências de saneamento e por se localizar em área sujeita a constantes alagamentos. Na Planta da Cidade de Porto Alegre de A. A. Trebbi de 1906 é possível observar o trajeto do bonde da Carris Porto-Alegrense dentro do loteamento do Navegantes e ao longo da rua Voluntários da Pátria, o que reforçaria a intenção dos incorporadores da área de valorizarem os terrenos através do atendimento das linhas de bondes (Figura 58).



Figura 58: Recorte ampliado do Loteamento do Navegantes com traçado de bondes. Recorte da Planta de Porto Alegre de A.A.Trebbi, 1906. Fonte: Cartografia Virtual Histórica-Urbana de Porto Alegre, IHGRS, 2005. Planta 28.

O foco do loteamento do Navegantes, como comentamos, era a população operária, em parte caracterizada conforme o levantamento de Roche: pelos descendentes de alemães e italianos vindos da região colonial, mão de obra preferida pelas indústrias de Porto Alegre.<sup>88</sup> Ainda segundo Sanhudo, o Navegantes foi ocupado pela “população do interior que descia na Estação do Navegantes, radicava-se no lugar e convertia-se em

<sup>88</sup> ROCHE, 1969, op.cit., p.589.

elementos de excepcional operosidade e dinamismo para o bairro”.<sup>89</sup> Esse dinamismo a que o autor se refere podia ser verificado principalmente ao longo da primeira metade do século XX pelos equipamentos locais que iam sendo instalados: sociedades recreativas, clubes de regatas, associações esportivas e pela propriedade do pequeno comércio, também comentado por outros autores sobre o Navegantes.<sup>90</sup>

Em um artigo do jornal *A Informação* intitulado *Uma Cidade dentro da cidade*, um depoimento comentava sobre a ativa indústria e comércio locais:

Aqui se fabrica de tudo, nos disse. Desde o tecido para nossas roupas, em 4 grandes fábricas, até a farinha para nossos pães em 3 grandes moinhos. A indústria de S.João é por assim dizer a indústria do estado. Há fábricas de vidros, de louça, de vernizes, de correias de fundições, de móveis, de cofres, de tudo enfim....há aqui cafés iguais ou melhores que os do centro, padarias como não as há superiores, farmácias, bazares opulentos, casa de fazendas, de calçados, de ferragens, de produtos coloniais [...] é um nunca acabar.<sup>91</sup>

As principais fábricas locais eram a Fiação e tecidos Porto Alegrense (FIATECI), o Moinho Rio-Grandense, o Moinho Chaves, os Vidros Navegantes e a Companhia Fabril de Tecidos; e dentre as primeiras fábricas de origem germânica que se localizaram próximas a este loteamento podemos ainda citar a Fábrica de Pregos Gerdau, a Fábrica de Banha de Frederico Mentz, a Fábrica de Cofres Berta, a Cervejaria Bopp, a Fábrica de Móveis Walter Gerdau, a Wallig e Cia, a Neugebauer, a A. J. Renner, a Trein Marquadt & Cia e a Fábrica de Chapéus Kessler.

Na classe operária, segundo Roche, os trabalhadores da Capital eram na maioria ex-camponeses: “novos cidadãos na proporção de dois terços, e todos homens de origem, cultura e mentalidade diferentes”,<sup>92</sup> sendo que a heterogeneidade era crescente no ambiente de fábrica e na área do núcleo industrial do Navegantes-São João.

---

<sup>89</sup>SANHUDO, A. V. **Porto Alegre: crônicas da minha cidade**. Porto Alegre: Editora Movimento, 1975.p.198.

<sup>90</sup> Ver FORTES, A. **Nós do Quarto Distrito**. A classe trabalhadora porto-alegrense e a Era Vargas. Campinas: UNICAMP, IFCH, 2001. Tese Doutorado. Também em: PETERSEN, S. R. F.; LUCAS, M. E. **Antologia do movimento operário gaúcho 1870-1937**. Porto Alegre: Editora da Universidade, 1992.

<sup>91</sup> *A Informação*, 18 de outubro de 1921. p. 1,2 apud PETERSEN; LUCAS.,1992, op.cit., p. 239.

<sup>92</sup> ROCHE, 1969, op.cit., p. 588.

Em 1914, instalava-se nos terrenos do antigo Prado dos Navegantes a fiação de lã de A. J. Renner & Cia., que teve origem em São Sebastião do Caí e transferiu-se progressivamente para o Navegantes até 1916. Conforme um artigo da revista *Orientação Econômica e Financeira* de 1943, esta tecelagem composta por alguns pavilhões inaugurou um novo impulso ao Navegantes, sendo que “as suas lançadeiras passaram a fazer coro com as da Tecelagem Rio Guaíba estabelecida nas vizinhanças”.<sup>93</sup> Desde a fundação da Renner que os problemas urbanos locais começaram a fazer parte das discussões da administração, principalmente a questão do aterro e da pavimentação das ruas. Os industriais afetados acabaram por ter de se adiantar ao poder público, instalando eles próprios a infraestrutura necessária à sua produção.<sup>94</sup>

Segundo ainda o mesmo artigo, o Cadastro Predial de 1940 mostrou que houve significativo aumento do número de edificações em torno da fábrica Renner entre os anos de 1916 e 1940: de um núcleo de edificações de 378 para 1704 unidades, com um acréscimo, portanto de 1326 novas moradias em ruas já existentes e novas adjacentes ao loteamento do Navegantes.

A proximidade das fábricas e a concentração do trabalho e habitação no Navegantes e São João possibilitou a organização do operariado local em agremiações, como a Federação Operária do Rio Grande do Sul e a Liga de Defesa Popular, que organizaram grandes comícios no Navegantes culminando - entre 1917 a 1919 - em uma escalada de greves operárias e no setor de serviços, devido ao alto custo de vida e baixos salários agravados pelos efeitos da Primeira Guerra. Chegaram a ficar paralisados tanto os serviços municipais quanto as indústrias, sendo então fechadas as associações onde os operários costumavam se reunir. O Navegantes-São João foi palco destas agitações públicas e de suas consequências, o que veio a reforçar, no contexto da cidade e de sua população, a caracterização destes como bairros industriais e operários.

No período entre guerras, o investimento do empresariado para a ampliação dos seus negócios cresce. Ainda em 1927 foi fundada a VARIG (Viação Aérea Rio Grandense) por um grupo de empresários alemães e teuto-brasileiros, contando inicialmente com a

---

<sup>93</sup> **Orientação Econômica e Financeira**. Ano I. Porto Alegre, abril de 1943.p. 18. Núcleo de Estudos sobre industrialização e Movimento Operário. IFCH/UFRGS.

<sup>94</sup> *Ibidem*, p.18.

isenção de impostos do Governo Estadual. A localização de seu aeródromo era próximo à Rua Dona Teodora, à Estrada para Canoas e ao Navegantes - correspondendo, nos dias de hoje, a uma área do aeroporto da Capital (Figura 59). Dentre os empresários acionistas estavam o Major Alberto Bins, Walter Gerdau, Victor A. Kessler, Frederico Mentz, Ernesto Neugebauer e A.J. Renner - todos industriais do Quarto Distrito, além de outros industriais e empresários teuto-riograndenses. Até 1930, a Condor empresa da Deutscher Lufthansa possuía a maior parte das ações da companhia. Porém, a partir de negociações com o Governo do Estado do Rio Grande do Sul, ela se retirou e o Estado tornou-se um dos seus principais acionistas individuais, afastando as supostas relações que esta empresa aérea teria com o *Reich* na Alemanha - situação que era crítica para as relações que o Brasil pretendia construir com os Estados Unidos no período.<sup>95</sup>



Figura 59: Planta da cidade de Porto Alegre. Área em vermelho no lado esquerdo da planta: Aeródromo da VARIG. Fonte: Cartografia Virtual Histórica-Urbana de Porto Alegre, IHGRS, 2005. Planta 43.

A força do empresariado tornava-se mais evidente na constituição da sociedade da VARIG. Os motivos para instalação do aeródromo junto ao núcleo teve como fatores não só a já existente localização de um campo de pouso (Aeroporto Federal São João), mas também as intenções estratégicas industriais e comerciais de grande parte dos seus acionistas e dirigentes - na sua maioria teuto-riograndenses<sup>96</sup> - que tinham como vimos,

<sup>95</sup> FORTES, 2001, op.cit., p.270-328.

<sup>96</sup> Mesmo quando o Governo do Estado passa a ser o seu maior acionista, os dirigentes eram teuto-riograndenses. Ibidem, p.328.

laços familiares e de classe, formando por isso um grupo coeso e com forte representatividade na sociedade.

A vinculação da iniciativa privada, segmentada ainda pela classe industrial no Navegantes-São João como vimos, pode ser dimensionada pela atuação em vários níveis da sua estruturação e caracterização funcional como núcleo industrial da cidade junto à população operária estabelecida. Este núcleo, que principiou com a implantação das primeiras fábricas e suas demais instalações e a criação de um extenso loteamento, prosseguiu com uma ocupação dos vazios urbanos até o centro da cidade e a extensões de traçado na direção do antigo Prado do Navegantes junto à Várzea do Gravataí. O papel da iniciativa privada neste primeiro núcleo foi determinante neste processo, não só no que se refere à execução de grande parte do traçado, mas também na instalação de equipamentos como creches, ambulatórios, associações esportivas e escolas na forma da chamada “assistência social” - conceito, na época, do que seriam as benfeitorias empresariais para os seus trabalhadores. Como vimos ainda, o empresariado tratou de valorizar o loteamento e a própria atividade industrial, ampliando para esta extensão da cidade os serviços de transporte de bondes em uma clara associação entre empreendimento e infraestrutura urbana.

No que se refere ao planejamento da cidade como um todo no período e ao *Plano de Melhoramentos* de 1914, é possível constatar que este não considerou os arrabaldes da cidade, ficando a abertura de novas vias reguladas pelo Código de Posturas de 1913 e, a seguir, no Decreto de 1927, que pouco exigia das companhias de terras em termos de infraestrutura que atendessem aos parcelamentos.

Na planta de esgotos pluviais de Francisco Bellanca, de 1929, já estava traçado o projeto de saneamento previsto para acontecer ao longo da futura Avenida Farrapos, que cortaria o Navegantes em seu centro e em paralelo à Voluntários. Porém, as obras de saneamento do São João e do Navegantes só tiveram início em 1934, sendo finalizadas na década de 40 com a conclusão da Farrapos (Figura 60).



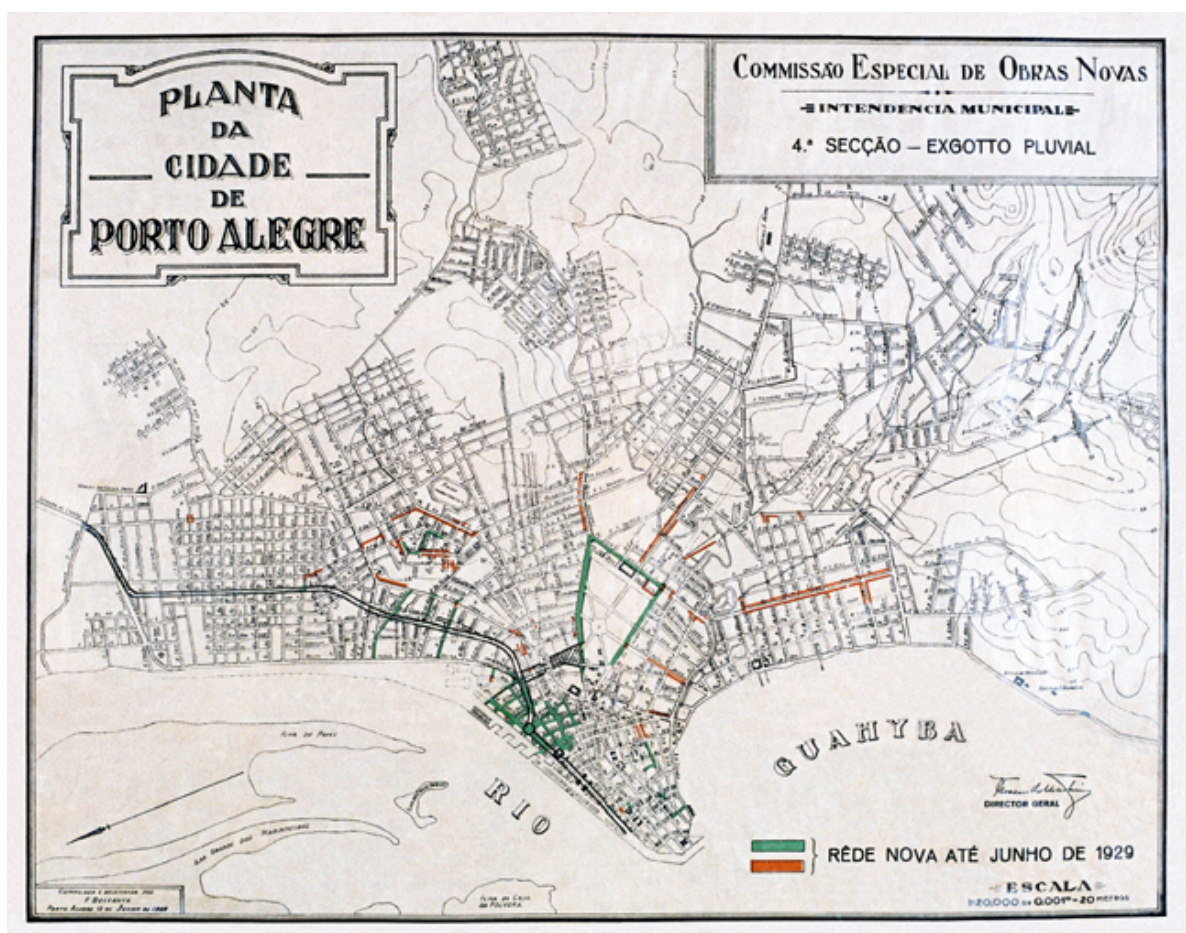


Figura 60: Planta da cidade de Porto Alegre com o traçado da rede de esgotos. Francisco Bellanca, 1929. Fonte: Cartografia Virtual Histórica-Urbana de Porto Alegre, IHGRS, 2005. Planta 28.

No período de Loureiro da Silva (1937-1943) que se executaram o maior número de obras em Porto Alegre. Isso aconteceu principalmente por dois motivos: um deles seria que a ditadura instalada na época dava ao executivo amplos poderes no sentido das desapropriações necessárias para as obras. Outro seria que a declaração de guerra junto aos aliados permitiu um aporte maior de recursos e de empréstimos.

Em 1941, a cidade de Porto Alegre sofreu enormes prejuízos com a cheia do Guaíba – não só as indústrias instaladas no Navegantes e São João, mas também a sua população e a de outros bairros como Menino Deus, Azenha, Santana, Cidade Baixa e Praia de Belas. Este evento, uma calamidade que acontecia de anos em anos, acelerou as decisões que não vinham sendo tomadas pelas autoridades no sentido de solucioná-la. O Governo Federal finalmente enfrenta o problema das cheias periódicas da capital com o projeto, pelo DNOS (Departamento Nacional de Obras de Saneamento), de um dique para a proteção da cidade, além da retificação e canalização do Arroio Dilúvio.

O projeto de construção do dique de contenção realizado na década de 40 reconfigurou as bordas do Navegantes com o Guaíba e suas adjacências como o Rio Gravataí. As relações tradicionalmente mantidas pela indústria com os rios foram então limitadas pelo dique e pela avenida construída sobre ele. O dique desapropriaria terras da empresa de Frederico Mentz que, como veremos, planejava um extenso plano industrial e operário para este local adjacente ao Navegantes chamado, por suas terras alagadiças, de Várzea do Gravataí.

Apesar da enchente e dos limites colocados pelo dique de contenção, algumas indústrias ainda preferiram se localizar no Navegantes devido às vantagens que permaneciam: infraestrutura local, facilidade nos transportes, valor do solo inferior à área central, abundância de mão de obra, acessibilidade ao centro, etc. Entre as indústrias fundadas nesse período destacam-se: Alumínio Royal S.A. (1948), Metalúrgica Zenith (1948), Rudolpho Hoher S.A. Ind. e Com. (1945) , Dante Bonato & Cia. Ltda. (1944) e Moinhos Germani (1951).<sup>97</sup> Porém, os terrenos mais afastados do Guaíba - como aqueles que começavam a ser ocupados por loteamentos nas radiais abertas como a Estrada do Passo d'Areia (Avenida Assis Brasil) e, no seu seguimento, o Passo da Mangueira - começaram a ser opção da ampliação de algumas indústrias do Navegantes e outras novas, como as metalúrgicas Zivi Hércules, a Cipriano Micheletto, a Renner Hermann e a Matarazzo.

Tendo o presente capítulo abordado vários aspectos da fase inicial da industrialização, verifica-se que o correspondente setor no Rio Grande do Sul teve como modelo preponderante a produção voltada aos insumos locais e o atendimento do mercado regional. As políticas estaduais voltadas à industrialização no período anterior à Revolução de 30 se davam indiretamente através de incentivos fiscais à iniciativa privada, no transporte por meio dos serviços públicos e da racionalização da produção através da educação e do conhecimento científico - este viabilizado pela fundação da Escola de Engenharia. Ou seja, havia nesta fase o apoio político estadual para o desenvolvimento desse setor da economia.

---

<sup>97</sup> STROHAECKER, T. M., SOUZA, C. F. (colaboradora). **Navegantes**: evoluções e tendências de um bairro de Porto Alegre. Porto Alegre: UFRGS, Faculdade de Arquitetura, GEDURB, 1991. Relatório de Pesquisa. p.115.

A produção industrial do estado, no entanto, começa a perder posições em relação à produção dos estados do centro do país a partir da década de 30. Destacava-se neste processo o estado de São Paulo, que vinha diversificando a sua produção e contava com grandes capitais e um amplo mercado consumidor. A progressiva centralização e o intervencionismo do Governo Federal na economia dos estados se agregava à esta condição a partir da Era Vargas, o que limitava a prospecção de financiamentos e a autonomia das decisões para os investimentos.

Por outro lado, este período representou significativa aceleração no ritmo de crescimento nacional, com a conquista de empréstimos externos para a implantação da indústria de base, a exemplo da CSN e da cidade de Volta Redonda, da Fábrica Nacional de Motores e do financiamento para o projeto da Cidade dos Motores.

Ressalta-se ainda que, apesar do Rio Grande do Sul ter as maiores reservas de carvão do Brasil neste período, podendo contribuir com a produção da indústria siderúrgica, isso não foi viabilizado devido ao afastamento geográfico e a deficiência nos transportes, questões estruturais que refletiram no isolamento do estado junto aos planos industrializantes do governo central. Este se voltava então para jazidas mais próximas, como as de Santa Catarina.

Porto Alegre, por sua vez, consolidava-se como o principal polo industrial do estado, representado por uma classe industrial fortemente marcada pela imigração e atuante em vários ramos de negócios, como empresas de serviços públicos, negócios de terras e bancos. Será justamente a interação de alguns agentes pertencentes a essa classe com o negócio de terras que esclareceremos nos capítulos seguintes, pois se constituem relações que explicam o processo de ocupação de grande parte da zona norte da cidade.

Verificamos que a localização das primeiras indústrias da capital se deu nos arrabaldes da zona norte da cidade, conhecidos como o Navegantes-São João; estes vieram a ser conhecidos como bairros industriais não só pelos seus edifícios fabris, mas por um extenso loteamento que viria a abrigar a população operária que ocupou os seus postos de trabalho. A caracterização do Navegantes-São João como bairros industriais e operários e a proximidade com as estradas de ligação para fora da cidade iria atrair fortemente para a zona norte os negócios de terras voltados à população operária e de baixa renda, como será visto a seguir com os projetos para a Várzea do Gravataí e aqueles loteamentos junto à Estrada do Passo d'Areia.

## CAPÍTULO 3:

### OS PLANOS DE EXTENSÃO NA VÁRZEA DO GRAVATAÍ PELA INICIATIVA PRIVADA (1935 -1950)

Neste capítulo, analisa-se o período que corresponde ao plano e ao projeto para uma área na Várzea do Rio Gravataí, de propriedade de uma empresa de terras de Frederico Mentz S.A. Além de contextualizar os referidos trabalhos, consideramos também os atributos destes em relação ao pensamento urbanístico vigente na capital gaúcha e ao referencial de outros núcleos industriais no país e no exterior, abordados no capítulo 1.

O primeiro dos trabalhos em questão, chamado de *Projecto de um plano de urbanização para um bairro industrial e operário na Várzea do Gravatahy*, foi elaborado em 1935 e distingue-se como um plano por apresentar, além do seu projeto urbano, um memorial descritivo que abrange o próprio projeto, o planejamento quanto às conexões com a cidade e ainda os princípios urbanísticos orientadores do mesmo. A segunda proposição para a Várzea do Gravataí – *Benópolis* - trata-se de um projeto urbano realizado em 1949 que, apesar de definir uma série de elementos no trabalho, não configura um plano nos moldes do seu antecessor, pois corresponde basicamente a um conjunto de pranchas do projeto.<sup>1</sup>

Busca-se então, neste capítulo, esclarecer a origem dos agentes envolvidos na sua elaboração bem como suas especificidades, dado que pretendiam, em momentos diferentes do processo de industrialização da capital, a realização de projetos voltados à estruturação da indústria e da habitação operária conectados à cidade.

Assim, na primeira parte examinaremos os antecedentes e o contexto do pensamento urbanístico e das administrações municipais para o período tratado neste capítulo, a fim de esclarecer as posturas e os limites dos trabalhos.

---

<sup>1</sup> A pesquisa sobre esse projeto foi delimitada pelas pranchas de datação e configuração semelhante disponíveis no Acervo Benno Mentz e os comentários relativos a este projeto pelos sócios nas atas da empresa. Não se pode afirmar, no entanto, que não tenha existido um memorial descritivo à semelhança do plano de 1935. DELFOS/PUCRS.

Em seguimento, trataremos sobre os industriais, os urbanistas e o processo de elaboração desses trabalhos, que envolveram indivíduos atuantes em diferentes âmbitos da sociedade.

Por fim, analisamos as duas proposições para a Várzea do Gravataí sob os indícios do seu referencial teórico urbanístico cujos aportes subsidiariam a sua representatividade como projetos bem como o histórico das ações tomadas pela Firma Mentz no sentido de implantá-los.

### **3.1 O pensamento urbanístico em Porto Alegre entre 1930 e 1950**

#### **3.1.1 Antecedentes**

Na abordagem da formação do pensamento urbanístico em Porto Alegre no período, consideramos não só os planos urbanísticos elaborados para a capital, mas também a atuação direta das administrações, a formação geral dos técnicos envolvidos, os estudos, as palestras, os artigos e as exposições que foram produzidas tendo a cidade como tema. Neste sentido, não poderíamos tratar de forma delimitada o assunto sem considerar as instituições envolvidas, os eventos e os trabalhos que precederam os anos 30 a 50, e que tiveram reflexos sobre este recorte de estudo.

Ainda no final do século XIX, em 1896 deu-se a fundação da Escola de Engenharia<sup>2</sup> que, como instituição, teve papel fundamental na formação do pessoal técnico e profissional dos quadros da administração pública, principalmente na Secretaria de Negócios de Obras Públicas (SOP) - secretaria mais importante do Estado do Rio Grande do Sul durante a Primeira República. O Partido Republicano Rio-Grandense (PRR), hegemônico no governo, apoiou a sua fundação com vistas a promover o progresso econômico do Estado e a

---

<sup>2</sup> A Escola de Engenharia foi fundada em 1896 de Porto Alegre, organizada em agosto de 1896 por iniciativa de um grupo de engenheiros militares. Sem recursos para fazer frente às suas primeiras necessidades, a Escola acabou contando com ajuda financeira privada e pública para sua instalação. HASSEN, M. N. A. **Escola de Engenharia** – UFRGS, um século. Porto Alegre: Tomo Editorial, 1996.p.64.

qualificação da população. Pode-se dimensionar a estreita relação entre Estado e Escola pela proporção do auxílio financeiro empregado a partir de 1908 e nos dez anos seguintes: este correspondia inicialmente a 2% da receita estadual e, com a inclusão do Instituto de Agronomia e Veterinária e do Instituto Técnico Profissional, aumentou para 4%.<sup>3</sup>

A Escola foi estruturada por iniciativa de engenheiros militares e de um engenheiro civil com estreitas relações com o Positivismo religioso,<sup>4</sup> com planos ideológicos de construção de uma universidade técnica, que valorizasse mais a prática que propriamente o diploma. Gertz comenta que o modelo escolhido não fora o da escola politécnica francesa, “mas sim o da *Technische Hochschule*<sup>5</sup> alemã e do modelo norte-americano.<sup>6</sup> O modelo americano neste caso, seria o dos *Land-Grant College*, universidades focadas no ensino técnico e prático das ciências, agricultura e da engenharia.<sup>7</sup>

Teria sido simples aos fundadores criar uma escola nos moldes das “escolas livres”, como se chamavam aquelas escolas facultadas por um decreto de 1891. De “liberdade”, porém, ela não teria nada, porque pela lei, para ser “livre”, deveria manter-se atrelada aos programas dos institutos oficiais de inspiração na “*école polytechnique*” francesa. Negando-se a isso, a idéia dos fundadores e seus sucessores foi de criar e desenvolver uma

---

<sup>3</sup> Entre 1894 a 1930, 41 engenheiros da SOP foram diplomados pela Escola de Engenharia e nove eram professores da instituição. Entre os professores, três foram secretários de obras públicas durante o período Republicano (João José Pereira Parobé (1891-1906 e 1914-1915); Cândido José de Godoy (1908-1912) e Ildefonso Soares Pinto (1918-23). HEINZ, F. M. Positivistas e republicanos: os professores da escola de Engenharia de Porto Alegre entre a atividade política e a administração pública (1896-1930). **Revista Brasileira de História**, Vol. 29, ano 1958, 2009. p. 270.

<sup>4</sup> O Positivismo religioso envolve a crença no “Catecismo Positivista” e os dogmas da chamada “Religião da Humanidade” gerada pelo pensamento Comteano. No Rio Grande do Sul um dos principais interlocutores da Igreja Positivista do Brasil foi o engenheiro militar Juvenal Octaviano Miller, um dos fundadores da escola de engenharia de Porto Alegre. As origens do Positivismo Religioso e sua influência está relatado em PEZAT, P.R. O positivismo religioso no Brasil: apóstolos, confrades e simpatizantes. In: TRINDADE, H. (org.) **O Positivismo: teoria e prática**. Porto Alegre: editora da UFRGS, 2007. p. 271-312

<sup>5</sup> Instituto de Tecnologia.

<sup>6</sup> GERTZ, R. **O aviador e o carroceiro**: política, etnia e religião no Rio Grande do Sul dos anos 1920. Porto Alegre: Edipucrs, 2002. p.152.

<sup>7</sup> Em SOARES, M. P. **O Positivismo no Brasil**: 200 anos de Augusto Comte. Porto Alegre: Ed. da Universidade/UFRGS, 1998. p. 195. O autor coloca que o Land Grant College “associava o ensino técnico à pesquisa científica, e a extensão rural (ou urbana, conforme o caso). Os conhecimentos hauridos na investigação seguiam dois caminhos: através do professor atingiram a sala de aula, e por meio dos agentes especializados de informação (os extensionistas) chegavam ao povo. Assim, tanto as casas de ensino como a comunidade falariam a mesma linguagem. Os núcleos didáticos não se encontravam superpostos a sociedade, mas profundamente entrelaçados com o tecido social.”

escola técnico-profissional, afastando-se totalmente do modelo oficial da Escola Politécnica do Rio de Janeiro.”<sup>8</sup>

O caráter técnico-científico e prático da escola foi evidenciado através do esforço na estruturação dos cursos preparatórios e técnicos como o Instituto Júlio de Castilhos (1900), o Instituto Montauray (1908), o Instituto Técnico Profissional (Parobé,1906) e a Escola Industrial e Elementar (1917), entre outros que, em sua diversidade e níveis de ensino, pretendiam integrar e elevar o conhecimento da sociedade como um todo, em uma ação efetiva dos princípios positivistas (Figura 61 e Figura 62).



Figura 61: Escola de Engenharia.  
Fonte: Hassen, 1996.p.39.



Figura 62: Instituto Técnico Profissional (Parobé).  
Fonte: Hassen, 1996.p.65.

No Rio Grande do Sul de então, muito havia por realizar: estradas, pontes, saneamento, comunicações etc., sendo que o desenvolvimento do estado dependia fundamentalmente da construção da infraestrutura para atender os seus principais setores econômicos, como a agricultura e a indústria.

Os cursos que surgiam pretendiam formar profissionais qualificados para fazer frente a estas necessidades, que eram os principais entraves ao progresso do estado. Dentre os primeiros cursos da Escola constava o de Hidráulica, que incluía disciplinas relacionadas ao saneamento e à navegabilidade dos rios. Conforme Weimer, no estatuto da Escola de 1896 destacavam-se a disciplina teórica *Saneamento de cidades: distribuição de água, esgoto e drenagem* e a disciplina prática de *Aprendizagem*, onde se estudavam os projetos de melhoramentos de rios, portos e saneamentos de cidades. No início do século XX portanto,

---

<sup>8</sup> HASSEN, M. N. A. **Escola de Engenharia** – UFRGS, um século. Porto Alegre: Tomo Editorial, 1996.p.29.

eram formados os primeiros profissionais capacitados a solucionar os problemas de saneamento da cidade, encontrando amplo apoio da Secretaria de Obras Públicas.<sup>9</sup>

Um dos focos da escola era a formação de profissionais voltados à indústria, como se pode perceber no discurso de Ildefonso Pinto no jornal *A Federação* em 1911:

A Escola de Engenharia de Porto Alegre é um produto da atividade e da harmonia de vistas do Partido Republicano, que assim se torna um fator importante de desenvolvimento moral, intelectual e prático do Estado. Ela está destinada a fornecer ao Rio Grande do Sul as levas de profissionais habilitados, que se coloquem a testa das indústrias, promovendo o aperfeiçoamento dos métodos e multiplicando o rendimento das fontes de produção. Transformou, por esse meio, os nossos processos industriais, libertando o Estado da rotina, tal parece ser a missão social que lhe está reservada.<sup>10</sup>

A disseminação do conhecimento, outro objetivo da escola, foi em parte viabilizada para a comunidade através da publicação da revista EGATEA, primeira revista técnica de engenharia produzida no Rio Grande do Sul, que circulou entre 1914 e 1934. Dentre os autores de artigos figuravam Saturnino de Brito e Benno Hofmann<sup>11</sup>, tratando sobre temas como higienismo, abastecimento das cidades, arruamentos e traçados urbanos. A difusão da ideia de que o desenvolvimento das cidades envolvia a solução das questões de saneamento e salubridade era um dos assuntos tratados na revista, e um dos principais focos do pensamento urbanístico da época.

Cabe aqui destacar o artigo de Hofmann para a revista escrito em 1925, *Notas sobre o arruamento das cidades*, em que ele criticava os arruamentos de Porto Alegre por não obedecerem a topografia e as questões de higiene devido aos interesses econômicos dos loteadores. Conforme Hofmann, estes optavam pelo traçado ortogonal por conveniência à sua rentabilidade, resultando em uma “igualdade matemática”, e a uma “uniformidade

---

<sup>9</sup> WEIMER, G. A capital do positivismo. In: PANIZZI, W. ; ROVATI, J.(orgs) **Estudos urbanos: Porto Alegre e seu planejamento**. Porto Alegre: Editora da Universidade/UFRGS, Prefeitura Municipal de Porto Alegre,1993.p. 129.

<sup>10</sup> Pinto, I. A Escola de Engenharia. **A Federação**. Porto Alegre, 11 fev. 1911.p.1.

<sup>11</sup> Conforme Célia Ferraz de Souza, os artigos de Benno Hofmann na EGATEA são: “Considerações Gerais sobre a Água, suas propriedades e sua utilização para o abastecimento das cidades”, de 1917; “Notas sobre o arruamento de cidades” de 1925. Os de autoria de Francisco Saturnino de Brito intitula-se “O saneamento de Rio Grande” que corresponde a quatro artigos escritos entre 1917 e 1919. SOUZA, C. F. **O Plano Geral de Melhoramentos de Porto Alegre: da concepção às permanências**. São Paulo, 2004. Tese doutorado FAU/USP.p.149



monótona e insípida”.<sup>12</sup> Argumentava ainda que, o traçado de tipo retangular estabelecia um acesso mais demorado, pois, muitas vezes andava-se pelos catetos de um possível retângulo pitagórico e não pela hipotenusa, que corresponderia à menor distância. Para a ilustração deste tipo de traçado, ele utilizou a planta do loteamento do Navegantes implantado em 1895 (Figura 63).

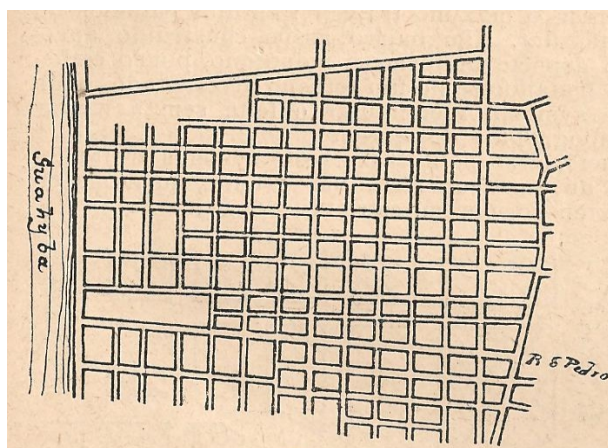


Figura 63: Traçado do loteamento do Navegantes citado como exemplo no artigo de Benno Hofmann. Fonte: EGATEA, 1925. p. 3.

A influência de Camillo Sitte neste aspecto é notável. O traçado diagonal era oriundo do retangular e surgia com o objetivo de sanar o problema do acesso rápido, ligando pontos de grande movimento. Os espaços residuais deste traçado, segundo Hofmann, poderiam ser ocupados com praças. Não descartamos, neste caso, que Hofmann tenha se impressionado com o Plano de Belo Horizonte (1895) de Aarão Reis, projetado sob a égide da higiene e do embelezamento. Ele inclusive ilustrou o artigo com este plano, comentando que o mesmo utilizava o “sistema diagonal” de traçado, e que tal ilustração teria sido extraída da obra de Saturnino de Brito: *Notes sur le Tracé Sanitaire des Villes*.<sup>13</sup>

O tipo radial era composto por um esquema de anéis concêntricos cortados por vias radiais, à semelhança das cidades antigas que se desenvolveram a partir de um centro em direção às estradas que as conectavam com outras cidades.

Hofmann era filho de imigrantes alemães e se formou em 1916 na *Technische Hochschule* de Berlim.<sup>14</sup> Sobre seus estudos em urbanismo na Alemanha, ele comentou:

<sup>12</sup> HOFMANN, B. Notas sobre o arruamento das cidades. **EGATEA**. N<sup>o</sup>1, Vol. X, 1925. p. 1.

<sup>13</sup> Ibidem, p.4.

<sup>14</sup> WEIMER, G. **Arquitetos e construtores no Rio Grande do Sul**. 1892-1945. Santa Maria: Ed. UFSM, 2004. p.87

Como discípulo de Brix e Genzmer, reputados engenheiros sanitarios allemaes, tive occasião de dedicar-me aos estudos destas questões, ouvindo das suas boccas a sciencia apregoada por Sitte, Hénard, Stübben, Brown, Saturnino de Brito e muitos outros mestres de renome universal.<sup>15</sup>

As referências citadas por Hofmann em seu artigo corresponderam aos principais personagens do urbanismo à época, permitindo-nos destacá-lo como um dos difusores do pensamento urbanístico europeu em Porto Alegre. Ele e suas ideias, como veremos mais adiante, terão repercussão em um dos projetos industriais da Várzea do Gravataí, objeto deste trabalho.

Nas primeiras décadas do século XX a cidade se estruturava com novos equipamentos, e a vinda de técnicos alemães foi relevante principalmente no setor da construção civil. Assim como Hofmann, havia um número significativo de profissionais habilitados em Porto Alegre, com formação local, no país ou no exterior e no nível técnico, em engenharia ou em arquitetura.<sup>16</sup> Estes profissionais traziam as técnicas e linguagens europeias, sendo construídas escolas, edifícios públicos, bancos e outros edifícios de destaque da iniciativa privada, melhorando a qualidade arquitetônica da cidade como um todo.

O aumento da população urbana exacerbou os problemas habitacionais, principalmente no centro consolidado ainda com ares coloniais. Como vimos antes, o início da industrialização na Capital ainda no final do século XIX ampliou a cidade em direção aos arrabaldes do norte da cidade com o loteamento do Navegantes, junto a um dos caminhos para fora da cidade: o antigo Caminho Novo ou Rua Voluntários da Pátria, onde também se instalavam as fábricas.

Outros caminhos partiam também da península do centro: o caminho das Estâncias que levava para o sul; o Caminho do Mato-Grosso (Av. João Pessoa), que se dirigia para Viamão; o Caminho do Meio (Av. Osvaldo Aranha e Av. Protásio Alves), que levava também

---

<sup>15</sup> HOFMANN, B. Notas sobre o arruamento das cidades. **EGATEA**. N<sup>o</sup>1, Vol. X, 1925.p. 1-7. e n<sup>o</sup>2, vol. X, 1925, p. 79-83.

<sup>16</sup> WEIMER, 1993,op.cit. p.122-125.

para Viamão; e o caminho dos Moinhos de Vento, que se bifurcava e dirigia-se para a Aldeia dos Anjos (Gravataí) e Viamão (Figura 64).<sup>17</sup>

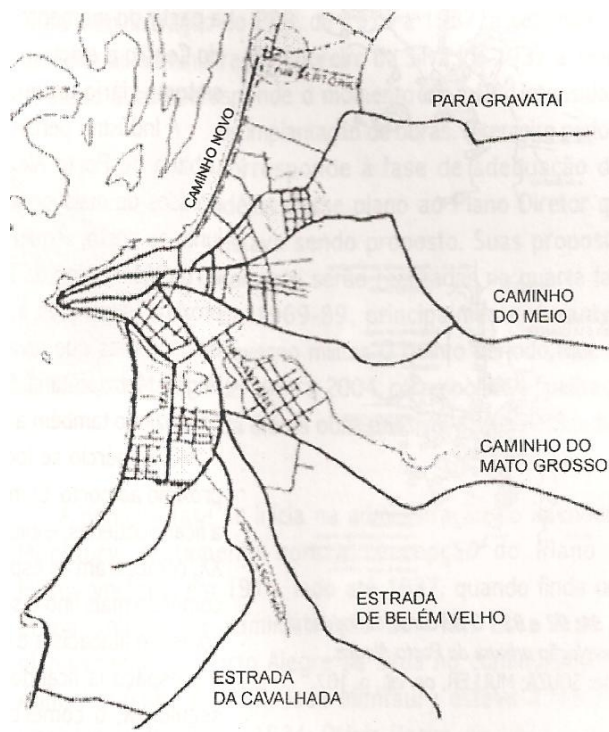


Figura 64: Acessos da cidade.  
Fonte: Souza, 2008.p. 175.

O comércio se localizava no centro e nas margens do Guaíba próximas ao porto em direção ao norte. A necessidade de adequar a cidade à crescente densificação e aos demais problemas advindos da industrialização resultou na criação de uma comissão para fazer frente a esses problemas na administração José Montaury de Aguiar Leitão (1897-1924).

Segundo Weimer, em Porto Alegre, se “as primeiras obras de saneamento foram realizadas ainda no Império, cabe aos republicanos o privilégio de ter efetivamente tomado as primeiras medidas concretas de construção de uma rede de esgotos.” O primeiro projeto de instalação de rede cloacal foi concluído em 1899 na administração Montaury, porém a rede só foi inaugurada em 1912.<sup>18</sup> O abastecimento de água, por sua vez, foi ampliado quando o Intendente encampou a Hidráulica Guaibense e melhorou a sua estrutura e serviços (Figura 65).

<sup>17</sup> SOUZA, 2004,op.cit. p. 174.

<sup>18</sup> WEIMER,1993.op.cit.,p.130.



Figura 65: Hidráulica Guaahybense.  
Fonte: Acervo fotográfico B.  
Mentz, DELFOS/PUCRS.

Os chamados “melhoramentos urbanos” que eram implementados nas principais cidades brasileiras desde o final do século XIX representavam, segundo Leme, “a formação de comissões para uma ação planejada como toda e qualquer intervenção em obras de saneamento, abertura de praças, alargamento e extensão de vias”.<sup>19</sup> O Intendente José Montaury instala, em 1912, a Comissão de Melhoramentos e Embelezamento, que teria a responsabilidade de realizar as melhorias com relação à higiene, à modernização dos serviços públicos, à adequação do sistema viário e ao embelezamento.

Célia Ferraz de Souza trata desta Comissão e do Plano Geral de Melhoramentos de Porto Alegre em sua tese de doutorado. Ela coloca que o plano correspondeu fundamentalmente a uma compilação dos trabalhos elaborados pela comissão, e que o Plano orientou a estruturação urbana da Capital principalmente na área central e no chamado 1º Distrito.<sup>20</sup>

Vale ressaltar que o porto de Porto Alegre, fundamental equipamento para a indústria local, foi implantado no contexto do “Plano Nacional de Melhoria de Portos da República” lançado em 1907.<sup>21</sup> Neste plano era previsto que o porto tivesse uma extensão de 3.200 metros e contasse com 14 armazéns. O planejamento do porto ficou a cargo da Diretoria de

<sup>19</sup> LEME, M. C. da Silva. Urbanismo: formação de um conhecimento e de uma atuação profissional. In: BRESCIANI, M. S.(org.) **As palavras da cidade**. Porto Alegre: Editora da Universidade/UFRGS, 2001, p. 351.

<sup>20</sup> SOUZA, 2004, op.cit., p.120.

<sup>21</sup> ALVES, A. **A construção do porto de Porto Alegre 1895-1930**: modernidade urbanística como suporte de um projeto de estado. Porto Alegre: PROPUR/UFRGS, 2005.p.105.

Viação Fluvial da Secretaria de Obras Públicas do estado, sob a coordenação do engenheiro João Luiz de Faria Santos. O processo de construção se deu por etapas, sendo que em 1923 já haviam sido construídos 596 metros de cais e, em 1925, era aprovado pelo Presidente do Estado o projeto das docas (Figura 66).<sup>22</sup>



Figura 66: Planta Geral do porto em construção em Porto Alegre, com indicação do projecto para a nova estação da VRGS. Alberto M. Schiavoni, 1927.

Fonte: Cartografia Virtual Histórico-Urbana de Porto Alegre, IHGRS, 2005. Planta 39.

O engenheiro Moreira Maciel, articulador do Plano de Melhoramentos de Porto Alegre, considerou para o trabalho que o porto e a orla seriam as questões principais a serem solucionadas. Com a idéia de ocupação da nova área de aterro, prolongou as vias existentes, dando-lhes continuidade e maior largura, além de criar novas avenidas que cortariam as primeiras, como foi o caso das avenidas do Porto, Julio de Castilhos e Marginal. Esta última deveria sanear as margens do Guaíba, assim configurando uma avenida-parque. As vias amplas refletiam a questão da higiene, que seria solucionada saneando, iluminando e ventilando os espaços anteriormente estreitos da cidade (Figura 54,p.145).

<sup>22</sup> Ibidem, p.157.

Outra diretriz do plano era a implantação de parques, jardins e novos equipamentos para a cidade. O Parque da Redenção já havia sido objeto de estudo de Maciel e de um projeto de saneamento da Várzea (local do futuro parque) pelo seu colega na Comissão Benito Ilha Elejalde. Ele incluiu o projeto da Várzea<sup>23</sup> no Plano, cuja concepção “apresentava um dos mais fortes elementos de composição do urbanismo francês: “um *round-point* formado por avenidas arborizadas lateralmente, com iluminação central, que cortavam o parque.”<sup>24</sup>

Segundo Nygaard, que estudou e analisou os planos de Porto Alegre a partir de seus aportes ideológicos, o Plano de Melhoramentos seria convergente com a postura do governo de estado no período, que administrava no contexto das idéias do PRR e da doutrina comteana. Nygaard estabelece três campos de atuação do plano: o campo conceitual, o campo numérico e o campo das deduções.

No primeiro, relativo a todas as propostas contidas no *Projecto*, Maciel estabelece as dimensões ideais das novas avenidas, com 60, 30 e 20 metros com rótulas e o pitoresco, no traçado das curvas e alinhamentos.

No segundo campo, o numérico, Maciel relacionou o ganho de áreas de circulação com as desapropriações e outras obras necessárias para a execução, com estudos específicos no anexo do relatório.

No último, o campo das deduções, Nygaard comenta que o plano estabeleceu uma série de situações futuras que deveriam ocorrer em partes da estrutura urbana da Capital, sem no entanto estarem apoiadas em estudos de análise ou de projeção da cidade.<sup>25</sup>

Apesar de ser considerado por vezes um plano viário para a cidade, o Plano Maciel representou um marco significativo no planejamento urbano da Capital não só por ser produto de estudos de uma Comissão formada especificamente para solucionar os problemas urbanos da cidade mas também por ser o norteador das obras e de alguns projetos que viriam a ser elaborados nos anos seguintes. Tendo no discurso teórico

---

<sup>23</sup> Não confundir com a Várzea do Gravataí. No caso, esta várzea era localizada no chamado Campo da Redenção atual Parque Farroupilha.

<sup>24</sup> SOUZA, 2004, op.cit., p.126.

<sup>25</sup> NYGAARD, P. D. **Planos diretores de cidades**: discutindo sua base doutrinária. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2005.p.127-136.

conceitos relacionados entre si, como a questão da circulação (traçado), saneamento e embelezamento, o Plano de Melhoramentos tinha no seu arcabouço de proposições alguns elementos do pensamento dos principais urbanistas do período, como Haussmann, Camilo Sitte e Saturnino de Brito.

Nos anos da administração Otávio Rocha (1924-28), o discurso do Plano Maciel fez parte também da retórica da Municipalidade e das críticas dos técnicos. O artigo de Benno Hofmann para a revista EGATEA de 1925 intitulado *Notas sobre o arruamento das cidades*, já citado, bem esclarece a posição dos técnicos da Capital naquele momento:

Sem obedecer a qualquer método previamente assentado, vão sendo abertas as ruas em linhas absolutamente retas e perpendiculares umas às outras, conforme o exigirem as conveniências do momento, com desprezo quase absoluto das condições topográficas do terreno, sem obedecer a quaisquer considerações higiênicas (águas e esgotos) e atendendo, a maior parte das vezes, às conveniências econômicas dos proprietários dos terrenos arruados.<sup>26</sup>

Assim, as preocupações com o saneamento, a abertura de novas e grandes avenidas e as obras de calçamento, a implantação das redes de água e esgoto e os ajardinamentos marcaram o período em Porto Alegre, seguindo as diretrizes do Plano de Melhoramentos.

A abertura da Avenida Borges de Medeiros foi uma das principais obras de remodelação da cidade na administração de Otávio Rocha. Onde antes havia crime e prostituição, descritos pelo próprio Intendente em 1926 como “um trecho de velhos pardieiros e focos de infecção conhecidos de moléstias contagiosas” configurou-se uma nova avenida “moderna”, ampla, totalmente calçada e arborizada com previsão de intenso fluxo de bondes e automóveis (Figura 67).<sup>27</sup>

---

<sup>26</sup> HOFMANN, 1925, op.cit., p.2.

<sup>27</sup> SOUZA, C. F.; DAMASIO, C. P. Os primórdios do urbanismo moderno: Porto Alegre na administração Otávio Rocha. In: PANIZZI, W. M.; ROVATTI, J. F. **Estudos urbanos**: Porto Alegre e seu planejamento. Porto Alegre: Ed. Universidade/ UFRGS/ Prefeitura de Porto Alegre, 1993. p.143.

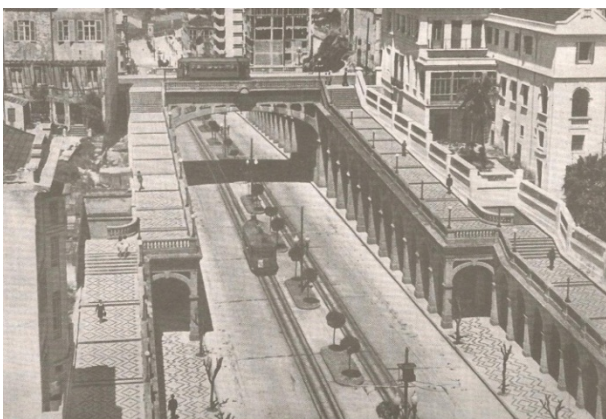


Figura 67: Viaduto da Avenida Borges de Medeiros, inaugurado em 1932. (Foto cerca de 1940).  
Fonte: Souza e Müller, 1997.p. 89.

Além da Avenida Borges, iniciou na sua administração a abertura da Avenida Julio de Castilhos e a ligação da futura Alberto Bins, na época Avenida São Raphael com a 24 de maio, atual Avenida Otávio Rocha. Segundo Souza, somente a Avenida Julio de Castilhos foi concluída na sua gestão, devido à extensão da via e aos vultuosos recursos necessários a sua execução.<sup>28</sup>

A higienização era um termo recorrente dos discursos sobre urbanismo do período, que envolvia em seu conceito outras medidas urbanas como o saneamento, a circulação e o embelezamento. Representava, em outras palavras, a transformação da cidade antes de conformação colonial - com os problemas de densificação do início do século XX - para uma cidade “moderna”, com amplas avenidas que proporcionavam não só uma boa circulação de veículos, mas para, além disso, uma ventilação e insolação adequadas.

O saneamento era uma questão fundamental no contexto da higiene: veremos a seguir que as instalações de água e esgoto e o calçamento viriam a concentrar as principais preocupações da administração seguinte.<sup>29</sup>

---

<sup>28</sup> Ibidem, p.143.

<sup>29</sup> Conforme pesquisa em jornais sobre a cidade de Porto Alegre no período, foi possível perceber que os termos “higiene” e “higienização” tinham relação com as novas obras que estavam sendo feitas na cidade. Ver em: Recortes jornais sobre Porto Alegre catalogados por Benno Mentz entre os anos 1930 a 1937. Acervo de B. Mentz/ DELFOS/ PUCRS.



### 3.1.2 Os anos da administração Alberto Bins

A gestão de Otávio Rocha contou com o apoio da burguesia comercial e industrial da Capital, graças à influência do vice-Intendente Alberto Bins, proeminente industrial e líder do meio empresarial. Com a morte de Otávio Rocha, em 1928, Bins tomou posse sendo, no mesmo ano, eleito para o cargo de Intendente.

Como comentado, grandes obras viárias já estavam sendo realizadas, assim como programadas as redes de infraestrutura de água e esgoto, dando prosseguimento ao plano de remodelação do centro com base no Plano de Melhoramentos.

Como Intendente, Alberto Bins não só assumiu a continuação das obras da gestão anterior mas também ampliou as ligações da cidade para além do perímetro do centro, através da pavimentação dos caminhos radiais que partiam da península e do traçado de uma nova conexão entre os arrabaldes - a faixa circular - que conectaria desde o Navegantes até o Cristal.<sup>30</sup> Este plano de pavimentação teve origem mais precisamente em julho de 1928, quando Bins propôs ao Conselho Municipal a construção de faixas de concreto de 5,40 m de largura que se ligariam com as estradas tronco a partir das avenidas Teresópolis, Cascata, Ceará, Estrada do Mato Grosso, Rua Benjamin Constant e Caminho do Meio. A proposta foi prontamente aceita, sendo previsto seu custeio por emissão de apólices da prefeitura. Concluídas em 1930, elas seriam complementadas e interconectadas com a faixa circular. Ressaltamos que o engenheiro responsável pela fiscalização da construção das faixas de concreto foi Fernando Mendes Ribeiro promovido em 1927 ao cargo de Engenheiro Residente da Comissão Especial de Obras Novas.<sup>31</sup> Este engenheiro da prefeitura, como veremos a seguir, seria autor também de um dos projetos para a Várzea do Gravataí.

Na realidade, e com consequências diretas na configuração da cidade, o plano de pavimentação proporcionou o crescimento dos loteamentos nas áreas suburbanas, que vinham a demandar uma série de ações da Municipalidade no sentido da estruturação desta expansão da cidade, principalmente dos serviços de água, esgoto e transporte urbano.

---

<sup>30</sup> O calçamento da cidade, **Diário de Notícias**, 28.de set.1930. p. 3.

<sup>31</sup> Conforme Ficha Funcional do servidor Fernando Mendes Ribeiro na Prefeitura Municipal de Porto Alegre e a Porto Alegre. Proc. N<sup>o</sup>1017/76 e DIB, João. Exposição de Motivos, 4 nov. 1976. Proc. N01017/76, PLL, n. 70/76.

Observando atentamente a administração de Bins, principalmente a partir de jornais da época, concordamos com a colocação de Abreu Filho, de que Bins transcendeu as questões relativas à cidade consolidada e à abrangência do Plano de Melhoramentos e passou a efetivamente pensar na sua expansão:

Alberto Bins geralmente é visto como um continuador da obra de Rocha, e sua gestão como uma fase de consolidação da reforma urbana seguindo as diretrizes do Plano de Melhoramentos, com a conclusão de grande parte das obras de saneamento, melhoramento e embelezamento do centro, e o início de outras, previstas ou não no plano. Uma análise mais acurada, entretanto, revela grandes diferenças de ritmo, métodos e estratégia entre as duas gestões, uma ênfase maior de Bins no privilégio da expansão urbana em detrimento as custosas obras de reforma do centro, dificuldades financeiras e de arrecadação e um certo esgotamento dos limites do Plano de Melhoramentos como orientador do desenvolvimento urbano da cidade.<sup>32</sup>

Sendo Bins um industrial com estreitas relações com a classe empresarial,<sup>33</sup> não se poderia deixar de destacar os reflexos positivos para a economia da cidade de duas questões fundamentais que marcaram a sua administração: as faixas de cimento armado ligando os arrabaldes, que facilitaram a expansão da cidade, assim como a promoção nacional e internacional do Estado e da Capital no evento da Exposição Farroupilha em 1935.

A exposição pretendia marcar o centenário da Revolução Farroupilha no Campo da Várzea ou Campo da Redenção, um parque municipal projetado pelo urbanista francês Alfred Agache em 1929. Ainda no ano anterior a este projeto, Bins convidou Agache para a elaboração de um novo plano de melhoramentos para a cidade, mas que não fora contratado por seus altos custos e pela reação negativa dos técnicos da prefeitura, que não aceitaram bem a contratação de um estrangeiro (Figura 68).

---

<sup>32</sup> ABREU FILHO, S. B. de. **Porto Alegre como cidade ideal: planos e projetos urbanos para Porto Alegre**. Porto Alegre, 2006. UFRGS/PROPAR. Tese de Doutorado. p.84.

<sup>33</sup> Alberto Bins foi um dos fundadores do Centro da Indústria do Rio Grande do Sul (CINFA) primeira organização do empresariado industrial fundada em 7 de novembro de 1930, quatro dias após a posse de Vargas e o anúncio do Ministério do Trabalho, sendo a legislação trabalhista uma das suas principais preocupações no novo contexto. Ver MÜLLER, C. A. **A história econômica do Rio Grande do Sul**. Porto Alegre: Editora Grande Sul, 1998.p.101.



Figura 68: Anteprojeto de ajardinamento do Campo da Redenção. Alfred D. Agache, 1929.  
 Fonte: Macedo, 1973.p. 111.

No entanto, o *Anteprojecto de Ajardinamento do Campo da Redenção*, de autoria de Agache, serviu como base para a definição da configuração do plano da Exposição do Centenário da Revolução Farroupilha, certame que tinha como comissário geral o próprio prefeito.<sup>34</sup> Os pavilhões desta Exposição foram organizados ao longo de um grande eixo denominado de “Avenida das Nações”, cujo acesso principal contava com o Pórtico Monumental no largo de uma praça e o seu final culminava no principal e mais extenso edifício: o Pavilhão das Indústrias Rio-Grandenses. A imponência do traçado e do edifício atestava a importância que este setor econômico adquiria em um contexto de modernização do Estado<sup>35</sup> pois, além da economia agropastoril tradicional para o mercado nacional, a indústria gaúcha se projetava como o futuro econômico de desenvolvimento (Figura 69).

<sup>34</sup> Centenário Farroupilha e a Exposição Comemorativa 20 setembro de 1935 - Catálogo, Acervo Benno Mentz. DELFUS/PUCRS.p.1-25.

<sup>35</sup> Nesse contexto, a modernização é interpretada como a transformação da cidade relacionada aos avanços técnicos da sua época. No Brasil envolvia o conjunto das questões econômicas, sociais, políticas e culturais. SOUZA, 2008, op.cit.p.15-16.



Figura 69: Exposição Farroupilha, 1935. Pavilhão maior: indústrias.  
Fonte: Álbum da Exposição Farroupilha 1835-1935, Acervo Fototeca Musecom, Museu de Comunicação Social Hipólito José da Costa, Porto Alegre.

A Exposição Farroupilha, além de divulgar a economia do Rio Grande do Sul, fixou a Capital como um polo comercial-industrial no sul do país na época. Este evento estruturou um parque da cidade com importantes repercussões em jornais, almanaques e revistas, e fez acender as discussões sobre as possibilidades futuras da Capital. Dentre essas discussões estavam àquelas relativas ao urbanismo.

Ampliaram-se as reflexões sobre a cidade em trabalhos de técnicos da prefeitura, que observavam a necessidade da consideração da expansão urbana que vinha ocorrendo. Estas discussões, no entanto, não ficaram restritas às suas repartições, sendo trazidas a público através das suas análises e estudos para Porto Alegre, caso pioneiro da *Exposição de Urbanismo* promovida em 1936.

Esta exposição, proclamada pelos jornais da época como a primeira deste tipo no país, contava com o apoio do Prefeito Alberto Bins e destacava os trabalhos elaborados na prefeitura e os autores desses estudos: Luiz Ubatuba de Faria e Edvaldo Pereira Paiva, técnicos engenheiros da Diretoria de Cadastro.

Parte da exposição era sobre os levantamentos, a topografia da cidade e os cadastros da diretoria; outra parte versava sobre a “Evolução da Cidade”; e a terceira era um plano de conjunto para Porto Alegre chamado de “Plano Geral de Urbanização”.<sup>36</sup> Na realidade, este plano correspondia a alguns projetos parciais e a um plano geral de avenidas para a cidade. Dentre os projetos, foram apresentados o bairro industrial e operário na Várzea do Gravataí, o bairro residencial na Praia de Belas, a canalização do Riacho, a

---

<sup>36</sup> A visitadíssima Exposição de urbanismo. **Diário de Notícias**, Porto Alegre, 01 dez.1936. p. 4.

entrada da cidade na chamada Ponta da Cadeia, o Túnel da Conceição e um parque náutico.

Especificamente o bairro industrial e operário, um dos projetos tratados mais adiante e objeto do presente trabalho, foi contratado em 1935 por iniciativa de um grupo de empresários de origem industrial ao engenheiro Ubatuba de Faria. A idéia, com o evento da exposição, era a de difundir este projeto da iniciativa privada com vistas a conquistar o apoio da municipalidade e do governo do estado, conforme atestam os comentários dos empresários em Ata nº256 de 7 de abril de 1936 da sociedade.<sup>37</sup>

Os trabalhos da *Exposição* integrariam a seguir, em 1938, uma publicação chamada *Contribuição ao estudo da urbanização de Porto Alegre*, elaborada pelos mesmos técnicos da prefeitura que foram responsáveis pelo certame.<sup>38</sup>

Antes disso, em 1937, os engenheiros Ubatuba e Paiva haviam levado a *Exposição* para o Rio de Janeiro como parte da *Exposição de Estatística e Educação* do Ministério de Educação, chamando a atenção dos professores da Escola Politécnica e da Escola de Architectura, o que originou artigos e notícias em jornais daquela cidade sobre tal evento.<sup>39</sup> Ubatuba faria ainda palestra logo depois na Escola de Belas Artes, a convite do Instituto de Arquitetos do Brasil, sobre os estudos de urbanização para Porto Alegre, e falou a jornais locais sobre o tema em entrevistas.

A repercussão das palestras e da *Exposição* no Rio de Janeiro teve reflexos imediatos nos jornais de Porto Alegre, não só, sobre os eventos ocorridos fora do Estado, mas principalmente sobre uma mensagem do Instituto dos Arquitetos do Brasil ao prefeito

---

<sup>37</sup> Atas da Firma Mentz S.A. Ata nº256 de 7 de abril de 1936. V. 2. Porto Alegre: Acervo B. Mentz, DELFOS/PUCRS.

<sup>38</sup> FÁRIA, L. A. Ubatuba de.; PAIVA, E.P. **Contribuição ao estudo de urbanização de Porto Alegre**. Porto Alegre: mimeografado, 1938.

<sup>39</sup> Alguns dos artigos e notícias produzidos pelos jornais do Rio de Janeiro foram citados no artigo “O êxito da exposição de urbanismo de Porto Alegre no Rio de Janeiro – Conferência do Engenheiro Ubatuba de Faria no Instituto de Belas Artes”. **Correio do Povo**, Porto Alegre, 02 fev.1937, p.3. Dentre estes estavam entrevistas no jornal **A Noite** de 21 de dez. de 1937 e no **Correio da Manhã** de 9 de jan. de 1937 além do artigo “O vasto programma de obras para Porto Alegre” autoria de Armando de Godoy – Engenheiro e professor de urbanismo no “O Jornal” em 24 de jan.1937.

Alberto Bins, cumprimentando-o pelo seu esforço na remodelação e no desenvolvimento sistemático da cidade.<sup>40</sup>

Os eventos descritos projetaram os trabalhos da municipalidade no período, mantendo certa continuidade principalmente através do trabalho de seus técnicos. A *Exposição de Urbanismo* e a *Exposição Farroupilha* inauguraram um novo período para Porto Alegre no sentido das reflexões do futuro da cidade como Capital, gerando iniciativas tanto técnicas como políticas.

Com o advento do Estado Novo e a renúncia do governador Flores da Cunha, Alberto Bins abdicou do cargo de prefeito, sendo sucedido por Loureiro da Silva que iria, na sua administração, ampliar os estudos sobre a cidade.

### 3.1.3 Os anos da administração de Loureiro da Silva

José Loureiro da Silva era deputado estadual e foi nomeado para prefeitura de Porto Alegre em outubro de 1937. A administração da Capital no período do Estado Novo implementava suas decisões sem a estrutura do poder legislativo, e o seu principal instrumento era a edição de decretos que tinham a força da lei. Através destes, eram implantadas as normas urbanísticas, os planos e os projetos na cidade.

Loureiro articulou na administração os conselhos técnicos de modo a embasar suas decisões administrativas. Pessoalmente, pretendia que a sua administração fosse marcada pelas obras e pelos planos para a cidade. Preparou uma reforma administrativa em 1939, na qual os serviços da prefeitura estavam divididos em quatro diretorias gerais: Fazenda, Saneamento, Expediente e Obras e Viação. Havia também as diretorias isoladas, como a da Procuradoria e Assistência Pública e aquelas voltadas para a infraestrutura urbana (Tráfego, Eletricidade, Limpeza e Asseio Público).

O controle e o cumprimento das posturas municipais, a fiscalização de impostos e a moralidade pública seriam controladas pelas oito subprefeituras distribuídas no município.<sup>41</sup>

---

<sup>40</sup> A repercussão e elogios do IAB Brasil ao prefeito corresponderam às reportagens: O urbanismo na administração do Major Alberto Bins. **A Federação**. Porto Alegre, 03 fev. 1937, p. 4 ; Os estudos de urbanismo. **Diário de Notícias**. Porto Alegre, 03. Fev.1937, p. 6.

Desde 1926, o órgão da administração responsável por trabalhos e estudos relativos à estrutura da cidade chamava-se Diretoria Geral de Obras e Viação, e estava vinculado à Divisão de Patrimônio de Cadastro. As questões do urbanismo eram atribuições desta Divisão, sendo que os engenheiros Luiz Arthur Ubatuba de Faria e Edvaldo Pereira Paiva faziam parte do seu quadro técnico.

Depois da *Exposição de Urbanismo*, como comentamos, os engenheiros Ubatuba e Paiva deram seguimento aos trabalhos, e organizaram a edição da *Contribuição ao Estudo da Urbanização de Porto Alegre* (1938). Este trabalho propôs um modelo teórico rádio-concêntrico de avenidas, cuja referência principal era o *Estudo de um Plano de Avenidas para São Paulo*, trabalho de Francisco Prestes Maia de 1930. A *Contribuição* utilizou o plano de pavimentação das radiais e a faixa circular implantados na administração de Bins como a base de um traçado, chamado pelos seus autores de *Esquema Teórico de Porto Alegre*, que vinha a ser o modelo conceitual do trabalho. Além do *Plano de Avenidas para a Cidade de São Paulo* (1930) de Prestes Maia, outro plano da década de 30 foi considerado pelos autores para a elaboração da *Contribuição: Cidade do Rio de Janeiro, extensão, remodelação e embelezamento*, (1930), trabalho de Alfred Donat Agache.<sup>42</sup>

Os urbanistas autores utilizaram, para a sua base de pesquisa, os levantamentos da seção de topografia da Diretoria de Cadastro, análises baseadas em levantamentos estatísticos e em fotografias que constituíram um panorama evolutivo da Capital.<sup>43</sup>

O estudo da *Contribuição* editado pela prefeitura era composto por nove partes, além de uma introdução: I. A evolução da cidade de Porto Alegre, II. As linhas gerais do Plano Diretor, III. O Plano de Avenidas, IV. Os Planos de Extensão, V. Espaços Livres, VI. Parque

<sup>41</sup> ALMEIDA, M. S. **Transformações urbanas**: atos, normas, decretos, leis na administração da cidade. Porto Alegre 1937-61. São Paulo: FAU/USP, 2004. Tese Doutorado. p.52-63.

<sup>42</sup> Paiva comenta que ele e Ubatuba de Faria sofreram no período uma influência muito grande do Plano do Rio de Janeiro de Alfred Agache e o Plano de Avenidas de São Paulo de autoria do engenheiro Prestes Maia. Ver: PAIVA, E.P., **Edvaldo Pereira Paiva**: um urbanista. Porto Alegre, UFRGS, IAB/RS, 1985. p. 12-13.

<sup>43</sup> Ubatuba de Faria utilizava a fotografia e filmes como parte dos seus trabalhos de levantamento. Sobre isso ver: BARRETO, T. M. Pioneiros no uso da fotografia para o urbanismo no Rio Grande do Sul – acervos Ubatuba de Faria e Nestor Nadruz. In: X Encontro Nacional de História, 2010, Santa Maria. **Anais eletrônicos**. Santa Maria: UNIFRA, 2010. Disponível em: <[http://www.eeh2010.anpuh-rs.org.br/resources/anais/9/1278292885\\_ARQUIVO\\_PIONEIROSDOUSODAFOTOGRAFIAPARAO\\_URBANISMONORIOGRANDEDOSUL.pdf](http://www.eeh2010.anpuh-rs.org.br/resources/anais/9/1278292885_ARQUIVO_PIONEIROSDOUSODAFOTOGRAFIAPARAO_URBANISMONORIOGRANDEDOSUL.pdf)>.

Náutico, VII. O Problema das Enchentes, VIII. Canalização do Riacho e IX. O Problema do Tráfego - cada uma delas subdivididas em capítulos.

A proposta do Plano de Avenidas – a questão central do trabalho – pretendia descentralizar o centro da cidade e fazer a distribuição do tráfego através do chamado “perímetro de irradiação”, que correspondia a anéis concêntricos de vias a quatro e oito quilômetros do centro, que fariam a ligação das avenidas radiais em forma de leque a partir da península (Figura 70).

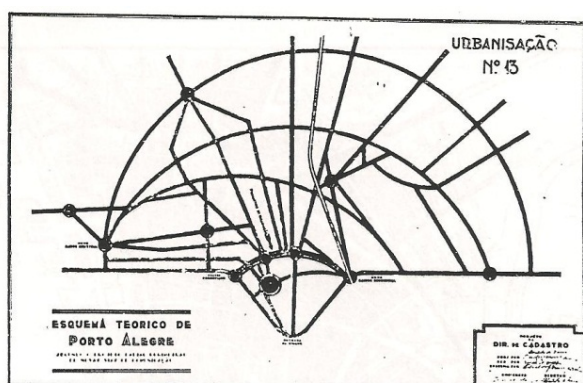


Figura 70: Esquema Teórico de Porto Alegre.  
Fonte: Paiva, Faria, 1938. p.46.

O modelo então formado foi chamado de *Esquema Teórico de Porto Alegre*, produzido como um diagrama de radiais e perimetrais. Os autores citaram no trabalho o urbanista francês Eugene Hénard como o pioneiro na proposição do perímetro de irradiação como meio de regular o trânsito convergente. Prestes Maia utilizou modelo semelhante e com mesmo nome em 30, guardando semelhanças ao modelo de Hénard para as cidades de Moscou, Berlim e Paris; o *Plano de Avenidas de São Paulo* foi confirmado, pelos autores da *Contribuição*, como a referência direta (Figura 71 e Figura 72).





apresentar um esboço de um projeto de *zoning* para a cidade, mas isto não acabou realizando-se em função da falta de dados estatísticos e de um estudo preparatório feito por um inquérito prévio.<sup>46</sup>

A questão do zoneamento lançada na *Contribuição* seria retomada por Paiva anos mais tarde, em 1943, no seu artigo *Os princípios diretores do urbanismo moderno*, no qual um destes princípios corresponderia à “separação de funções, fator de ordem e disciplina que encontra sua expressão na organização econômica da cidade, e, em consequência, em seu próprio plano ou planta”.<sup>47</sup> A definição de *zoning* no texto da *Contribuição* foi retomada no artigo citado, traduzida neste como zoneamento, e destacada com vantagens pelo urbanista americano Mark Knowles. Neste aspecto, o artigo de Paiva de 1943 fazia citações diretas à publicação do engenheiro Anhaia Mello, intitulada *Problemas de Urbanismo: bases para a resolução do problema tecnico* de 1929, que propugnava o urbanismo e os autores e urbanistas americanos.<sup>48</sup>

Luiz Inácio de Anhaia Mello (1891-1974) era engenheiro-arquiteto, professor da escola Polytechnica de São Paulo e prefeito da mesma cidade por dois momentos entre 1930 e 1931. É possível perceber várias congruências entre o texto de Anhaia Mello e os textos e trabalhos de Paiva e Ubatuba de Faria, permitindo afirmar que, à esta época, estes teriam como uma das principais referências os artigos do professor e urbanista paulista: especificamente aqueles que diziam respeito ao planejamento americano e ao seu zoneamento, além da idéia fundamental de que a propaganda seria o meio principal para a difusão do urbanismo e a conquista da opinião pública - um dos pontos que seriam defendidos por Ubatuba.<sup>49</sup>

---

<sup>46</sup> Ibidem, p. 90.

<sup>47</sup> PAIVA, E. P. Os princípios diretores do urbanismo moderno. **Boletim Municipal**, nº13 Ano V, vol. VI, jan.abr. 1943. p. 120-134.

<sup>48</sup> MELLO, L. de Anhaia. **Problemas de urbanismo: bases para a resolução do problema tecnico**. São Paulo: Boletim do Instituto de Engenharia de São Paulo, 1929. Apesar de grande parte do artigo de Paiva incluir vários trechos do artigo de Anhaia Mello ele não cita o engenheiro na bibliografia. Rovati, porém fez comparações entre os artigos de Paiva e de Anhaia Mello, demonstrando que em vários trechos escritos pelo urbanista paulista tinham reflexo direto no texto de Paiva. Ver ROVATI, J. F. **La modernité estailleurs** : "ordre et progrès" dans l'urbanisme d'Edvaldo Pereira Paiva (1911-1981). Université de Paris VIII.Paris: 2001.Tese de Doutorado. p. 139.

<sup>49</sup> Ubatuba de Faria fazia coro a ideia de Anhaia Mello como a conquista da opinião pública para o urbanismo através da propaganda e repetia expressões como: “São Paulo maior e melhor” para “Porto Alegre maior e melhor”. Ver: MELLO, A., 1929, op. cit., p.23. e FARIA, L. A. Ubatuba de.

Vale ressaltar ainda que o *zoning*, expressão utilizada na *Contribuição*, teve origem e aplicação na Alemanha ainda no final do século XIX. Mais precisamente em 1876, o urbanista alemão Reinhard Baumeister escreveu que deveria haver a diferenciação da densidade no desenvolvimento das cidades, como também, o estabelecimento da divisão funcional dentro da cidade.<sup>50</sup> A aplicação do *zoning*, no entanto, se deu em Frankfurt na administração de Frank Adikes, prefeito daquela cidade entre 1891 e 1912. Em sua gestão, ele organizou e implementou ações inovadoras nas finanças, na propriedade da terra e nas regulamentações da edificações através da aplicação do *zoning*.

Segundo Brian Ladd, autor que trata sobre o planejamento urbano na Alemanha no período de 1860 a 1914, os primeiros experimentos de *zoning* foram no sentido dos esforços de melhorar as condições de moradia regulando, principalmente, a densidade. Algumas vezes a municipalidade pretendia a divisão funcional da cidade como um todo, mas não com o objetivo de ser um instrumento de controle do uso da terra, sentido que o *zoning* tomou depois da Primeira Guerra Mundial.<sup>51</sup>

O *zoning* emergiu do reconhecimento que os melhoramentos da cidade não poderiam ser implementados em um único passo. Embora pouco poderia ser feito para melhorar as condições das edificações existentes ou dos distritos internos da cidade constituídos de Mietskasernen (casebres de aluguel), os regulamentos aplicados aos novos edifícios e distritos ofereceram a esperança de melhoramentos graduais. O zoneamento representou, nas palavras de Baumeister, “sempre um compromisso entre as condições sanitárias e as considerações financeiras”.<sup>52</sup>

No entanto, como comentamos, o conceito de zoneamento no período teria o enfoque do zoneamento americano para os técnicos da prefeitura, corroborado pelos artigos em que Paiva abordou este tema. O zoneamento seria um “instrumento que dividiria a

**Projecto de um plano de urbanização para um bairro industrial e operário na Várzea do Gravathay.** Porto Alegre: 1935.[manuscrito]. Acervo B. Mentz, DELFOS/ PUCRS.

<sup>50</sup> O livro a que nos referimos é *Stadt-Erweiterungen in Technischer Baupolizeilicher und wirtschaftlicher beziehung* citado por LADD, B. ***Urban planning and civic order in Germany***, 1860-1914. London: Harvard University Press, Cambridge, Massachusetts, 1990.p. 189.

<sup>51</sup> LADD, B. ***Urban planning and civic order in Germany***, 1860-1914. London: Harvard University Press, Cambridge, Massachusetts, 1990.p. 189.

<sup>52</sup> *Ibidem*, p. 189. Tradução livre: Zoning emerged from the recognition that better conditions could not be imposed on an entire city in a single step. Whereas little could be done to improve existing buildings or inner-city districts filled with Mietskasernen, regulations applied to new buildings and districts offered the hope of a gradual improvement. Zoning represented, in Baumeister's words, “always a compromise between sanitary and financial considerations.”

cidade em distritos, impondo sobre a propriedade privada de cada um deles, restrições uniformes, mas variáveis de um para o outro”.<sup>53</sup>

O zoneamento como instrumento foi aplicado nos projetos parciais do bairro industrial e operário e no projeto do bairro residencial da Praia de Belas, que fizeram parte do estudo da *Contribuição*. Porém, como comentado, não fora possível preparar um projeto de *zoning* para toda a cidade devido à falta de dados estatísticos. Fazia-se necessária, portanto, a pesquisa da cidade, que seria organizada somente nos primeiros anos da década de 40 sob o nome de *Expediente Urbano*.<sup>54</sup>

Outra referência direta na *Contribuição* como comentamos, foi a do Plano para o Rio de Janeiro de Agache. Esta era mais perceptível no plano para o Bairro Residencial e no projeto para a Entrada da Cidade, atribuídos a Paiva. Porém, para Sílvio Abreu Filho, que trata dos planos elaborados para Porto Alegre em sua tese de doutorado, a influência de Agache “na realidade perpassa toda a *Contribuição*, desde sua apresentação em seus textos justificativos, que muitas vezes reproduzem trechos inteiros de *Cidade do Rio de Janeiro*, na morfologia urbana proposta, ou entrevista nos desenhos, nos traçados viários ou na emulação geral que provê, ao se colocar claramente como modelo de plano a ser seguido”.<sup>55</sup> Ressalta-se que, no texto da *Contribuição*, são perceptíveis também conexões diretas com o texto de Agache para o plano do Rio de Janeiro, principalmente no que se refere ao método de elaboração de um plano, questão esta que foi destacada por Rovati em sua tese de doutorado sobre Edvaldo Pereira Paiva.<sup>56</sup> O trabalho da *Contribuição*, publicado na administração de Loureiro da Silva, deu seguimento ao *Plano de Melhoramentos e Embelezamento* de Maciel de 1914. A continuidade dos trabalhos e discussões em urbanismo dentro da administração era um dos principais enfoques de Loureiro, pois tinha como meta um plano diretor para a cidade que estabelecesse diretrizes a longo prazo e que direcionasse o seu crescimento.

---

<sup>53</sup> PAIVA, E. P. Os princípios diretores do urbanismo moderno. **Boletim Municipal**, Ano V, vol. VI, n013, jan. abril, 1943. E também em PAIVA, E. P. Algumas sugestões para o estudo do Plano Diretor de Porto Alegre. **Boletim Municipal**, Ano IX, n<sup>o</sup>27, jan. mar. 1947.

<sup>54</sup> PAIVA, E. P. **Expediente Urbano de Porto Alegre**. Porto Alegre: Imprensa Oficial, 1943.(Organizado e publicado quando prefeito José Loureiro da Silva, sendo diretor geral de obras e viação o Eng. Paulo de Aragão Bozano).p.1-178.

<sup>55</sup> ABREU FILHO, 2006, op.cit., p.108.

<sup>56</sup> ROVATI, 2001, op.cit., p. 144.

Para a elaboração de um plano diretor, logo no início da sua gestão o prefeito convidou o urbanista paulista Arnaldo Gladosch, que havia trabalhado com Agache no plano do Rio de Janeiro. A sua contratação gerou prontamente a rejeição dos profissionais locais, que não viam com bons olhos a atuação de um forasteiro. No entanto, para a administração, a sua experiência como urbanista no plano de Agache validava a sua contratação para a elaboração de um plano para Porto Alegre.

A administração, ao mesmo tempo em que contratou Gladosch, criou o Conselho do Plano Diretor, que congregou representantes de diversas áreas – comércio, indústria, médicos sanitaristas, proprietários e engenheiros. A atribuição do Conselho seria a de examinar, propor alterações e votar os projetos de reforma urbana; retocar ou ampliar os projetos do Plano Diretor e fiscalizar a execução dos projetos.<sup>57</sup> Foram quinze reuniões ao todo, todas amplamente divulgadas pela imprensa e publicadas pelos Boletins Municipais do mesmo período.

Arnaldo Gladosch (1903-1954) formou-se como engenheiro-arquiteto na Universidade de Dresden (*Technische Hochschule zu Dresden*) Alemanha, em 1926. Canez argumenta que as experiências do urbanismo alemão e de Joseph Stübben (1845 -1936) até a Primeira Guerra Mundial seriam algumas das referências em urbanismo que Gladosch teve em sua formação. Nos anos seguintes, em termos profissionais, com a experiência de seu trabalho junto à equipe que elaborou o Plano do Rio de Janeiro, Gladosch tomou contato com a urbanística francesa e a metodologia formulada pela Sociedade Francesa de Urbanistas (SFU), absorvida através de Agache.<sup>58</sup>

Agache, por sua vez, correspondeu a uma das principais figuras da institucionalização do urbanismo na França entre o início do século XX e a Segunda Guerra Mundial. Ele estruturou, junto a outros colegas como Marcel Auburtin, André Berard e Léon Jaussely, a Sociedade Francesa de Urbanistas–SFU (1919):

---

<sup>57</sup> Conforme CANEZ, A. P. **Arnaldo Gladosch: o edifício e a metrópole: Porto Alegre, São Paulo e Rio de Janeiro.** Porto Alegre: Ed. Uniritter, 2008.p. 164, eram dezesseis os membros que representavam entidades públicas e privadas: Associação dos proprietários de Imóveis, Centro de Indústria Fabril, Associação Comercial dos varejistas, Rotary Club, Associação Rio-grandense de Imprensa, Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem, Secretaria de Obras Públicas, Escola de Engenharia, Sociedade de Engenharia, Faculdade de Medicina, Viação Férrea do Rio Grande do Sul, Inspetoria Federal de Estradas, 3ª Região Militar e do Instituto de Advogados, este último a partir da 11ª Reunião.

<sup>58</sup> Ibidem, p. 84-85.

Fundada com o patrocínio do Museu Social e sob a presidência de Eugène Henárd e Charles Risler a S.F.U tem, como objetivo, agrupar as iniciativas e as competências consagradas ao estudo específicos do Urbanismo, ciência que trata do planejamento, das reformas, das sistematizações, dos embelezamentos e das expansões, a serem promovidas nas cidades e permitir aos seus membros estudar, em conjunto, tudo o que diz respeito ao futuro das cidades; reunir uma documentação técnica e mantê-la constantemente atualizada; estabelecer relações com grupos estrangeiros e similares; organizar congressos, centralizar suas resoluções e perseguir sua realização.<sup>59</sup>

Agache considerava o estudo da Ciência Social como fundamental para a compreensão da cidade, e fazia da observação dos fatos sociais um procedimento científico de projeto. Como comenta Bruant, ele considerava que “as formas sociais e as espaciais se sobreporiam, e que deveria haver a previsão que consiste em “reformatar para curar”, a fim de indicar o significado de uma evolução natural dos tipos sociais e espaciais”.<sup>60</sup> A partir desse pensamento, ele estabeleceu o elemento principal da sua doutrina urbana: o *zoning* como instrumento de planificação urbanística.

Os reflexos do urbanismo de Agache permearam, portanto, não só os trabalhos da *Contribuição*, mas também os estudos de Arnaldo Gladosch para Porto Alegre, que trabalhou diretamente com ele no Plano do Rio de Janeiro.

O Plano Gladosch para Porto Alegre consistiu em estudos denominados como planos e anteprojetos, apresentados ao Conselho do Plano Diretor entre 1939 e 1943. Os estudos foram reproduzidos em *Um Plano de Urbanização* (1943), publicação sobre as obras da administração Loureiro da Silva com o apoio técnico de Edvaldo Pereira Paiva.

O primeiro estudo, apresentado em 1939 e acompanhado de uma “Memória”, tratava-se de uma *Planta demonstrativa de normas ideais e bases gerais para a organização de um Plano Director e de Expansão Urbana para a cidade de Porto Alegre* e correspondia a um plano de conjunto para a área urbanizada na época. O segundo estudo abrangia a área central da cidade e a área da Praia de Belas, sendo chamado de *Plano Director da Cidade de Porto Alegre. Estudo para a parte central da cidade, inclusive saneamento e urbanização da Praia de Belas*. O terceiro estudo tornou-se o mais

---

<sup>59</sup> BRUANT, C. Donat Alfred Agache: urbanismo, uma sociologia aplicada. In: RIBEIRO, L. C. (org.) **Cidade, povo e nação: gênese do urbanismo moderno**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1996. p.169.

<sup>60</sup> *Ibidem*, p.185.

conhecido: *Plano Director da Cidade de Porto Alegre. Anteprojecto*. Este abrangia algumas áreas mais afastadas do centro e definia duas perimetrais e parte da zona norte da cidade.

O quarto estudo foi apresentado junto com a planta *Plano Director da cidade de Porto Alegre*. Este trata do traçado viário das áreas próximas ao centro e referenciava projetos de outras áreas fora do perímetro central, como o Campus Universitário. Foram acrescentados também o Projeto de Reloteamento da Praia de Belas, canalização do Vale do Riacho e os bairros Menino Deus e Azenha. Outros projetos parciais são apresentados, como a Feira de Amostras na Azenha, um parque no antigo Prado do Moinhos de Vento e do Centro Cívico (Figura 73 e Figura 74).<sup>61</sup>



Figura 73: Plano Director da Cidade de Porto Alegre, 1939-40. Plano Gladosch (III);  
Fonte: Abreu Filho, 2006.p.127.



Figura 74: Plano Director da Cidade de Porto Alegre - Preplano, 1940-41. Plano Gladosch (IV);  
Fonte: Abreu Filho, 2006.p.127.

Estes estudos foram apresentados às reuniões do Conselho do Plano Diretor por Gladosch, que utilizava como recursos explicativos plantas, fotografias, perspectivas e maquetes. A prefeitura, por sua vez, seria a responsável por fazer os levantamentos cadastrais e planialtimétricos, além de elaborar uma pesquisa urbana a fim de dar seguimento ao detalhamento dos estudos.

<sup>61</sup> Sobre maiores detalhes dos estudos de Gladosch e projetos parciais realizados ver: SILVA, J. Loureiro da.; PAIVA, E. P. **Um plano de urbanização**. Porto Alegre: Ed. Globo, 1943; ABREU FILHO, S. B. **Porto Alegre como cidade ideal**: planos e projetos urbanos para Porto Alegre. Porto Alegre: Programa de Pós-Graduação em Arquitetura –PROPAR, UFRGS, 2006.p.119-172 e CANEZ, A. P. **Arnaldo Gladosch**: o edifício e a metrópole. Porto Alegre, São Paulo e Rio de Janeiro. Porto Alegre: Ed. Uniritter, 2008.p. 153 – 194.

Ainda em 1939, em uma das primeiras reuniões do Plano Diretor, Gladosch criticou a excessiva expansão da cidade em relação à sua população e aos custos que essa ocupação dispersa teria em termos de infraestrutura. Argumentava que tanto o excesso de centralização urbana quanto a descentralização eram negativos para a cidade, e pretendia a adoção de densidades limites na área central e um controle para a extensão das áreas residenciais.<sup>62</sup>

Veremos mais adiante que coincidentemente em 1938, quando houve a contratação de Gladosch, ocorre a aprovação um expressivo número de loteamentos afastados do centro. Logo depois da sua contratação, já na primeira reunião do Conselho do Plano Diretor, Gladosch destacou que os arraiais criados pela iniciativa privada, esparsos, sem ligação e com função especulativa, haviam crescido sem controle e criado muitos problemas para a Municipalidade. Não poderíamos atestar a relação imediata entre estes acontecimentos, mas a postura do urbanista com respeito ao aproveitamento racional da propriedade imobiliária em relação aos logradouros públicos - inclusive com a proposição de loteamentos em seus discursos - nos indica que poderia incitar, entre os incorporadores, alguma urgência na aprovação de seus loteamentos, fato ressaltado por levantamento que fizemos entre loteamentos e parcelamentos aprovados entre os anos 1935 e 1940: em um total de 98 aprovações, 90 eram do ano 1938.<sup>63</sup>

Para o urbanista Gladosch, alguns pontos do plano eram fundamentais em sua concepção: a valorização do mesmo a partir da divulgação e da discussão da proposta para a sociedade; o direito coletivo sobrepujando aos direitos individuais e por fim, a defesa do regime autoritário da ditadura getulista. Neste panorama era possível produzir o “urbanismo científico”, no qual com base no conhecimento dos aspectos sociais, econômicos e físico-espaciais da cidade seria possível propor as reformas da cidade com o apoio da opinião pública.

A falta de dados e da pesquisa da cidade como um todo para dar seguimento aos estudos de Gladosch reverberou como uma das principais críticas ao seu plano posteriormente. Argumentava-se, entre outras questões, que um dos principais problemas

---

<sup>62</sup> O plano diretor da cidade. **Boletim Municipal**, ano I, nº1 vol.1,1939. p.172.

<sup>63</sup> Conforme relação de loteamentos e parcelamentos aprovados pela Prefeitura Municipal de Porto Alegre entre 01/01/1935 e 12/12/1940. Unidade de Registro e Processamento II - URP II/Secretaria Municipal de Planejamento/ Prefeitura Municipal de Porto Alegre.



do plano seria a ausência de um conhecimento amplo da cidade e de uma análise das atividades urbanas para a conseqüente elaboração de um zoneamento, base para um plano diretor.<sup>64</sup> A pesquisa da cidade, no entanto, seria feita formalmente a partir do Decreto nº279 de 25 de abril de 1942, no *Expediente Urbano de Porto Alegre*.

Entretanto, algumas obras do plano Gladosch que já eram objeto do Plano Maciel de 1914 foram sendo detalhadas pelos órgãos da prefeitura no período e efetivamente implantadas, como a Avenida Farrapos e a Avenida Borges de Medeiros, já previstas, e outras, como a abertura da Avenida Salgado Filho e a Canalização do Arroio Dilúvio.

Para Almeida, houve iniciativas do governo Loureiro que trabalharam no sentido da transformação do espaço urbano:

Três medidas tomadas logo no início do seu mandato parecem ter sido fundamentais: Primeira, a contratação de um especialista, o urbanista Arnaldo Gladosch, para elaborar um novo Plano Diretor para a cidade; segunda, a criação do Conselho do Plano Diretor, órgão ligado diretamente ao prefeito, mas não integrante da estrutura administrativa municipal. [...] terceira, o aperfeiçoamento do corpo técnico local, que se efetivou pela escolha de Edvaldo Pereira Paiva para realizar um curso no exterior, como forma adequada de dar continuidade à elaboração do “Plano Diretor Definitivo” para a capital, após o afastamento de Gladosch da cena local.<sup>65</sup>

A especialização de Paiva comentada acima foi no conceituado Instituto de Urbanismo, dirigido pelo urbanista Maurício Cravotto (1893-1962) na Faculdade de Arquitetura de Montevideú. Cravotto, influente urbanista sul-americano e mestre de Paiva, teve a sua formação na Europa em contato com o professor Leon Jaussely, um dos fundadores da Sociedade Francesa de Urbanistas (SFU), e Marcel Poëte, destacado historiador no período. Além da urbanística francesa, a presença de Patrick Geddes (1854-1932) em Paris com a sua proposição da necessidade da *civic survey* (pesquisa urbana) como base de projeto e planejamento conduziria às idéias e ao pensamento urbanístico de Cravotto.

---

<sup>64</sup> Sobre as críticas aos estudos de Gladosch ver NYGARRD, 2004, op.cit.p.149 e também em MACEDO, F. Riopardense de. **Porto Alegre**: origem e crescimento. Porto Alegre: Ed. Sulina, 1968.p.113.

<sup>65</sup> ALMEIDA, M. S. Urbanismo no sul do continente: transferências e intercâmbios 1930-1950. In: XIII Encontro da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional, 2009, Florianópolis. **Anais**. Florianópolis: 2009. CD-ROM. p. 8.

O levantamento urbano de Porto Alegre - o já citado *Expediente Urbano* - foi finalmente publicado em 1943, tendo Paiva como seu autor. Os parâmetros da pesquisa urbana da metodologia e aplicação tiveram ressonâncias de europeus como Raymond Unwin, Leon Jaussely, o norte-americano Thomas Adams e a *Regional Survey of New York and Its Environs* (Planejamento Regional de Nova York e seu entorno) a partir do programa preconizado pelo mestre Cravotto.<sup>66</sup> Neste trabalho foi elaborada a análise da cidade sob treze aspectos diferentes, utilizando-se de mapas, gráficos e estatísticas levantadas. Algumas conclusões desta pesquisa reiteraram a distribuição desigual da população no espaço urbano, o crescimento excessivo em área, a falta de moradia, a escassez de verde público e a falta de saneamento. Um dos aspectos negativos elencados pelo estudo foi a coincidência do espaço ocupado pelos centros comercial e industrial na área atingida pelas enchentes. Ou seja, foi verificado o problema com relação à expansão industrial na zona do Navegantes, situação que seria modificada com a alternativa ocupação do Passo d'Areia.

Quando Loureiro deixou a prefeitura em 1943, Paiva também se afastou da Prefeitura, só retornando em 1945.<sup>67</sup> Porém, no final da sua administração, Loureiro publica um significativo documento sobre as suas realizações em urbanismo sob a colaboração técnica do urbanista Edvaldo Pereira Paiva, intitulado *Um Plano de Urbanização*.<sup>68</sup>

Este trabalho foi organizado em nove partes, que compilam os trabalhos, obras e aspectos financeiros da administração de Loureiro da Silva. A *Parte I - O Meio e o Homem* tratou sobre os aspectos da origem e da evolução da cidade. A *Parte II - Início da Reforma Urbana*, descreve a cidade nas administrações anteriores, o Plano Maciel, as reformas urbanas ocorridas nos governos Rocha e Bins e as condições urbanas em 1937 e a formação do Conselho do Plano. Define as etapas de trabalho para a confecção de um plano diretor como: anteprojetos ou pré-planos, o expediente urbano e o plano definitivo.

---

<sup>66</sup> Conforme ALMEIDA, 2004, op. cit. p. 93, a "Prefeitura de Porto Alegre dispunha do conjunto da obra completa deste plano de Nova Iorque e que, segundo depoimento do Arquiteto Carlos Maximiliano Fayet foi objeto de consulta por muitos anos pelos arquitetos e urbanistas que trabalharam na elaboração do Plano Diretor de Porto Alegre de 1959, coordenado por Edvaldo Pereira Paiva". O *Regional Survey of New York and Its Environs* foi encomendado no início da década de 20 pela Russel Sage Foundation. Este trabalho representou um extensivo levantamento de caráter urbano-regional com descrições e prognósticos.

<sup>67</sup> Loureiro da Silva deixa o cargo depois da nomeação de Ernesto Dornelles para governador do estado. Paiva tinha posição ideológica de esquerda e sendo ligado ao Partido Comunista o deixou em condição instável a partir da entrada do Brasil na Segunda Guerra Mundial e o realinhamento das bases políticas do Governo Vargas. Ibidem, p.94.

<sup>68</sup> SILVA; PAIVA, 1943, op.cit., p. 1-178.

A *Parte III*, chamada de *O Anteprojeto*, correspondeu ao anteprojeto do plano Gladosch, sem créditos ao urbanista. A *Parte IV – O Expediente Urbano* define a pesquisa urbana para Porto Alegre conforme a metodologia utilizada por Maurício Cravotto no Expediente Urbano de Montevideu, cujas origens encontravam-se na Sociedade Francesa de Urbanistas (SFU) de Leon Jaussely e Patrick Geddes, e na pesquisa da cidade de Nova Iorque e nos expedientes de Santiago do Chile e de Bogotá por Karl Brunner.<sup>69</sup>

Na *Parte V - O Plano Definitivo* estão apresentados os antecedentes, o plano de trabalho, a definição do órgão responsável e gerenciador a ser criado e as suas atribuições. Ainda se fazia necessária a criação de uma “Lei de Zoneamento”, que definiria o tipo de ocupação, a altura das edificações e a superfície dos pátios.

Seguiram-se as *Partes VI - As Desapropriações; VII e VIII* sobre os financiamentos e os impostos municipais; e finalmente a *Parte IX - Obras Executadas*, que fazia referência às obras de plano viário, saneamento, verdes públicos e equipamentos construídos na cidade.

Este documento conclusivo do governo Loureiro, além de demonstrar as obras realizadas pelo seu governo, organizou como documento as ideias que se construíam em termos de metodologia a ser adotada no planejamento da cidade. As origens do pensamento apresentado neste trabalho por Gladosch e Paiva algumas vezes são semelhantes, dados pelos planos que reverberaram no período, como o do Rio de Janeiro, e de personagens como Agache e o engenheiro Anhaia Mello. Contudo, principalmente no método do *Expediente Urbano*, fez-se presente o exemplo da estrutura do Plano Regulador de Montevideu e da influência do mestre de Paiva: Maurício Cravotto.

---

<sup>69</sup> Karl Heirich Brunner (1887-1960) era arquiteto formado pela Universidade Técnica de Viena e mais tarde professor na mesma Universidade. Participou de concursos de planos reguladores na Europa e fundou em 1926 a revista *Die Baupolitik* (A política da construção) publicada pela Callwey de Munique. Foi Membro da Federação Internacional de Habitação e Urbanismo e da Academia Alemã de Planejamento Urbano de Regional. Entre 1929 e 1931 trabalhou com desenho urbano para diversas cidades chilenas, na qualidade de consultor do governo. Em 1933, foi nomeado para a execução do Plano de Desenvolvimento Urbano de Bogotá. Publicou em 1940 o Manual de Urbanismo e continua a trabalhar até os 73 anos falecendo em Viena. HOFER, A. **Karl Heinrich Brunner und die Rolle des Europäischen Städtebaus in Lateinamerika**. Viena: Depto. de Planejamento Urbano da Universidade Técnica de Viena, 2000. Separata da Dissertação de Mestrado. Disponível em: <[http://www.stb.tuwien.ac.at/fileadmin/user\\_upload/Forschung/Wiener\\_Staedtebauer/khb\\_bio.pdf](http://www.stb.tuwien.ac.at/fileadmin/user_upload/Forschung/Wiener_Staedtebauer/khb_bio.pdf)> Acesso em: 23 jul.2011.

### 3.1.4 Os anos seguintes até 1950

O período seguinte à administração Loureiro, até 1950, contou com sete prefeitos da Capital. Com o fim do Estado novo em 1945, reestruturou-se o processo democrático com a Assembleia Nacional e uma nova Constituição para o país no ano seguinte. O presidente eleito Eurico Gaspar Dutra perpetuou, no seu governo, o caráter desenvolvimentista do primeiro governo Vargas, e inaugurou o primeiro plano de desenvolvimento para o país – o Plano SALTE, que pretendia atender quatro setores básicos e emergenciais: saúde, alimentação, transporte e energia. Este plano econômico não teve o sucesso esperado, no entanto, foi responsável pelo reaparelhamento dos portos, aumento da rede ferroviária e incremento da capacidade de energia elétrica do país.

Este período no âmbito da administração municipal foi analisado por Almeida em *Transformações Urbanas: atos, normas, decretos e leis na administração da cidade, Porto Alegre 1937-1961*, em que ela expõe que o mesmo correspondeu à institucionalização do planeamento como parte integrante da administração municipal, com ampla valorização de sua equipe técnica. Acrescenta que os planos, a partir deste período, passam a ser sinônimos de lei, e que o zoneamento é o instrumento principal de estruturação urbana.<sup>70</sup>

Em setembro de 1943 assumiu o novo prefeito nomeado, Antônio Brochado da Rocha, filho do Intendente Otávio Rocha. Os técnicos da prefeitura envolvidos em urbanismo como Paiva e Ubatuba de Faria vão perdendo destaque. A respeito de Paiva, Almeida argumenta que a mudança das forças políticas resultou no seu afastamento:

Seu trabalho foi sendo menos solicitado pelo prefeito ou por seus superiores, iniciando neste momento, um período de ostracismo que só terminaria após 1954. Suas convicções ideológicas, sua filiação ao Partido Comunista, serviram de motivo para o seu afastamento. As ideias socialistas de Paiva não cabiam mais dentro de um novo tempo onde predominou a hegemonia das forças de direita que dominaram a política do estado depois do afastamento de Vargas do poder.<sup>71</sup>

As reuniões do Conselho do Plano Diretor continuaram com a presença de Arnaldo Gladosh até setembro de 1945, ocasião da 15ª reunião do Conselho. Curiosamente, na mesma edição do Boletim Municipal que fazia o relato daquela reunião, constava a *Carta de Planeamento Urbano* aprovada pelo Congresso Internacional de Arquitetura Moderna, de

---

<sup>70</sup> ALMEIDA, 2004, op.cit., p.120.

<sup>71</sup> Ibidem, p.121.

tradução de Clóvis Pestana da *Town Planning Chart* de José Lluís Sert.<sup>72</sup> Tal Carta designava as “quatro funções da cidade: moradia, recreação, trabalho e transporte” fazendo conhecer aos urbanistas algumas das proposições da Carta de Atenas.

A seção do Expediente Urbano foi substituída pelo Departamento Municipal de Urbanismo, criado pelo Decreto nº310, de 31 de dezembro de 1943.

Brochado da Rocha cercou-se de outros técnicos da prefeitura como seus colaboradores; dentre eles estava o engenheiro Fernandes Mendes Ribeiro. Este já havia trabalhado com Gladosch e com uma comissão da Reitoria da Universidade para a definição da Cidade Universitária, e em 1948 fora designado para, em Comissão, proceder à revisão do Plano Diretor de Porto Alegre na qual, dentre outros nomes, fazia parte o engenheiro Ubatuba de Faria.

Mendes Ribeiro não viria a ter a mesma projeção que Ubatuba e Paiva, dedicando-se, como veremos mais adiante, às comissões de avaliação de implantação de obras e de programas setoriais específicos como construção de escolas e de moradia. Porém, este técnico engenheiro nomeado em 1946 Subdiretor Geral de Urbanismo elaborou, em 1949, o segundo plano do bairro industrial e operário na Várzea do Gravataí para a mesma empresa que havia encomendado o primeiro plano a Ubatuba de Faria.

Como foi comentado, a Câmara Municipal foi instalada em 1947 e iniciou-se, então, um processo de reivindicação e fiscalização pela sociedade do que vinha sendo determinado pela Municipalidade em termos de propriedade privada e de serviços públicos. A prefeitura, por sua vez, procurou organizar a legislação para possibilitar a execução das diretrizes do plano. No entanto, as curtas administrações do período impediam o planejamento a longo prazo.

Entretanto ao final dos anos 40, a cidade ainda não contava com o Plano Diretor e a administração do desenvolvimento urbano se dava a partir da aplicação de dispositivos largamente casuísticos, adaptados das diretrizes legadas por Gladosch em seus projetos e estudos, a maior parte ainda não

---

<sup>72</sup> Clóvis Pestana (1904-2001) foi Secretário de Estado de Viação e Obras Públicas (1946) e prefeito de Porto Alegre nomeado como sucessor de Brochado da Rocha entre maio e novembro de 1945. Entusiasta do urbanismo americano a partir de viagem que fez as principais cidades norte-americanas, fez palestra na 15ª reunião do Conselho do Plano Diretor. Segundo Abreu Filho, a tradução seria da obra de SERT, J.L. **Can our cities survive?** Cambridge: Harvard University Press, 1942. ABREU FILHO, 2006, op.cit.,p. 192.

institucionalizada ou produto da legislação anterior. Esta situação tinha origem na falta de continuidade administrativa na Prefeitura, produto de uma fase de transição político-ideológica e institucional e da ausência de consenso sobre um projeto hegemônico como o que parecia haver no início da década.<sup>73</sup>

O “vácuo ideológico”<sup>74</sup>, expressão utilizada por Abreu Filho para a produção de planos para a cidade seria abalado quando, em 1950, Edvaldo Pereira Paiva e o arquiteto Demétrio Ribeiro, formado pela Faculdade de Arquitetura de Montevidéu, elaboram um estudo denominado *Anteprojeto de planificação de Porto Alegre de acordo com os princípios preconizados pela Carta de Atenas*, publicado em 1951. Este estudo, como o próprio nome diz, pretendia estruturar a cidade conforme as quatro funções da Carta de Atenas e representou um marco do urbanismo moderno em Porto Alegre, como retomaremos no capítulo 5.

No contexto do pensamento urbanístico tratado até aqui, inserem-se os projetos da Várzea do Gravataí encomendados por uma sociedade de empresários atuantes em diversos ramos, inclusive o industrial. Conforme o disposto na parte inicial deste capítulo, trataremos na seção que segue especificamente sobre estes projetos, analisando os aspectos envolvidos na sua elaboração.

## **3.2 O plano e o projeto para a Várzea do Gravataí pela iniciativa privada**

### **3.2.1 Os industriais, os urbanistas e a origem dos trabalhos**

Os projetos de que trataremos neste capítulo tiveram como origem os investimentos da iniciativa privada, na figura de uma sociedade de empresários industriais e na concepção dos seus urbanistas autores. Nesta primeira parte, descreveremos a trajetória desses agentes e as relações que se construíram entre eles e o histórico dos planos para a Várzea:

---

<sup>73</sup> ABREU FILHO, 2006, op. cit., p. 181

<sup>74</sup> Ibidem, p.181.

o Plano de urbanização para um bairro industrial e operário na Várzea do Gravatahy (1935) e Benópolis (1949).

A Várzea do Gravataí correspondia a uma área inundável de fazendas e chácaras na zona norte do município de Porto Alegre, junto à confluência dos rios Guaíba e Gravataí. Parte desta área, a chamada “Fazenda Gravatahy” foi adquirida em 1928, por um grupo de empresários que, conforme Singer, eram todos membros “de uma das mais importantes dinastias econômicas germano-rio-grandenses: Mentz, Marquardt e Trein”.<sup>75</sup> A sociedade era formada pelos nomes citados: Frederico Mentz, Germano Marquardt, Frederico Trein, Henrique Augusto Koch e pelos irmãos Curt e Benno Mentz, sendo este último o sócio majoritário da firma de terras (Figura 75).<sup>76</sup>



Figura 75: Família Trein, Mentz, Marquardt e Renner.s/d.

Fonte: Acervo fotográfico B. Mentz, DELFOS/PUCRS.

Como destacada personalidade do meio industrial, Frederico foi convidado pelo Intendente Otávio Rocha a participar, em 1924, da comissão revisora do Plano de Melhoramentos e Embelezamento da Capital. Em sua carta de aceite ao convite, o industrial louvou a iniciativa de Rocha “em por os dirigentes do município em contato com as

<sup>75</sup> SINGER, 1977, op.cit., p.165.

<sup>76</sup> Koch era sogro de Benno Mentz que por sua vez era filho de Frederico Mentz e sobrinho de Francisco Trein.

classes produtoras que, com a vida prática, teriam muito a contribuir".<sup>77</sup> A relevância de Frederico e seu filho Benno como empresários da Capital seria reforçada quando da visita, em 1926, do então presidente Washington Luís e do Presidente do Estado Borges de Medeiros às dependências da empresa Frederico Mentz & Cia. em Porto Alegre (Figura 76 a e b).



Figura 76 a e b: Washington Luís, Borges de Medeiros e Benno Mentz em visita às instalações da empresa Mentz, 1926.

Fonte: Acervo fotográfico B. Mentz, DELFOS/PUCRS.

O período correspondia ao de construção de Porto Alegre como capital do Estado e das novas relações econômicas e composição de forças que se estabeleciam no Estado a partir do surgimento da burguesia industrial, em contraponto às tradicionais oligarquias agropastoris.

Frederico Mentz & Cia. era uma empresa com negócios em diversas áreas: navegação no Rio Caí, fábricas de banha que atendiam o mercado nacional e comércio de exportação e importação. Tal empresa ainda viria a financiar e controlar acionariamente a partir de 1917 a empresa de A. J. Renner, seu concunhado. Benno Mentz se tornaria o principal acionário da sociedade proprietária da Fazenda Gravatahy, assumindo também a direção das empresas de seu pai Frederico em 1929 e expandindo-as: fundou uma fábrica

---

<sup>77</sup> Correspondências entre o Intendente Otávio Rocha e Frederico Mentz. Em: 24.10.1924 e 29.10.1924. Acervo B. Mentz, DELFOS/PUCRS.



de móveis, um banco, uma empresa de colonização e ainda outra sociedade de terras em Porto Alegre – a Urbanizadora Mentz (Figura 77).<sup>78</sup>



Figura 77: Desenho das instalações das empresas de Frederico Mentz em Porto Alegre (Navegantes).  
Fonte: Acervo documental da empresa F. Mentz, B. Mentz, DELFOS/PUCRS.

Benno Mentz nasceu em São Sebastião do Caí em 1896, vindo estudar em Porto Alegre em 1909. Trabalhou para as empresas de seu pai em Caxias do Sul e na capital, seguindo em 1919 para os Estados Unidos a fim de continuar seus estudos e estagiar em empresas americanas. Ele cursou a Academia de Comércio de Poughkeepsie em Nova Iorque, onde estudou “Propaganda e Organização” até 1920. Depois visitou vários países da Europa, retornando ao Brasil em 1921. No mesmo ano assumiu o escritório da firma em Porto Alegre.

A fundação das sociedades de terras sob o nome de Benno Mentz e Cia. e da Urbanizadora Mentz Ltda. corresponderam aos seus principais negócios na Capital. Estes, além da propriedade da Várzea do Gravataí, incluíam terrenos e glebas loteadas como a Vila Ipiranga, que trataremos mais adiante no capítulo IV. Benno fez várias viagens à Europa comentadas em atas da empresa, algumas delas a título de estudos e tratamento de saúde. Consta em ata que, em 1950 teria ido a Europa para “estudos em urbanização” que não foram esclarecidos.<sup>79</sup> Como pesquisador, contribuiu significativamente para o conhecimento sobre a imigração alemã no estado através da fundação de uma sociedade

<sup>78</sup> SINGER, 1977, op.cit., p.166. As empresas em questão que podemos levantar até o falecimento de B. Mentz foram: Benno Mentz & Cia.(1928); Urbanizadora Mentz Ltda.(1946); Frederico Mentz S/A Comércio e indústria; Casa Bancária Frederico Mentz; Arnaldo Mentz e Cia. Ltda.; Brixner S/A Comércio e Indústria de Móveis; Companhia Aliança Rio-Grandense de Seguros Gerais; Jung Muller e Cia. Ltda.; Cine Televisão S/A; Eduardo Schmidt e Cia. Ltda. (Rio de Janeiro). Conforme Atas da Empresa F. Mentz S.A., Acervo B. Mentz, DELFOS/PUCRS.

<sup>79</sup> Atas da Firma Mentz S.A. Ata nº 830 de 31.01.1950. v. 10. Acervo B. Mentz, DELFOS/PUCRS.

genealógica em que organizou o mais completo levantamento sobre as famílias alemãs emigradas.<sup>80</sup> Veio a falecer em uma de suas estadas na Alemanha em 1954.

As proporções da Fazenda Gravatahy, conhecida também como “Fazenda dos Antheros”,<sup>81</sup> não foram comentadas nas atas da sociedade. No entanto, outras chácaras vizinhas e onde passava a Estrada de Ferro foram negociadas ao longo dos últimos anos da década de 20, ampliando a propriedade da firma.<sup>82</sup> Constatamos no entanto que, conforme tabela elaborada em 1942 pelos sócios, o total das terras adquiridas na Várzea do Gravataí era de aproximadamente 672 hectares (Figura 78).<sup>83</sup>



Figura 78: Planta da Fazenda dos Antheros adquirida por F. Mentz S.A., 1927. Eng. Chrétien Hoogenstraaten. Fonte: Acervo plantas B. Mentz, DELFOS/PUCRS.

A propriedade era referida nas atas da firma como o “Imóvel do Gravataí” destacando-se em relação aos demais imóveis e loteamentos da firma. Não conhecemos as razões pelas quais esta propriedade foi tratada separadamente em relação aos demais empreendimentos, mas consideramos que esta tomada de posição deu-se, primeiramente, pelas consideráveis dimensões dessa, se observarmos comparativamente aos limites

<sup>80</sup> Este acervo encontra-se no DELFOS/PUCRS.

<sup>81</sup> Conhecida assim por pertencer aos herdeiros de Anthero Henrique da Silva. Ata nº1 de 28.07.1928.

<sup>82</sup> Atas da Firma Mentz S.A Ata nº2 de 19.05.1931 e Ata nº9 de 16.09.1929. Arquivo B. Mentz, DELFOS/PUCRS.

<sup>83</sup> Atas da Firma Mentz S.A Ata nº 558 de 17.08.1942. v. 5 Arquivo B. Mentz, DELFOS/PUCRS.

urbanos da cidade de Porto Alegre da época; segundo, pela intenção firmada entre os sócios nos primeiros anos da década de 30, da elaboração de um projeto que viesse a contemplar habitação e indústria - atividades que viriam a reforçar a tendência industrial da região do Navegantes em uma área estratégica do município. A esse respeito, como veremos, o destino da propriedade era discutido frequentemente pelos sócios em função dos altos impostos, das diversas desapropriações e dos planos e obras para Porto Alegre.

As ideias iniciais desses sócios com relação ao que o negócio representava foram explicitamente enumeradas em reunião em 1937: a primeira seria deixar a propriedade como um fundo de reserva; a segunda pretendia iniciar logo a urbanização de parte da área (em torno de 1 km<sup>2</sup>) por conta da própria firma; e por fim, pretendia-se organizar uma empresa territorial especialmente para a propriedade, uma construtora e um grupo de capitalistas investidores, sendo então possível a urbanização de todo o imóvel (Figura 79).<sup>84</sup>



Figura 79: Anteprojeto de prolongamento da cidade de Porto Alegre: margem esquerda do Rio Gravatahy. Esc. 1/5000 S/d. Sem autoria. Fonte: Acervo plantas B. Mentz, DELFOS/PUCRS.

Para o levantamento destas terras foi contratado o Engenheiro Cartógrafo Major Tito Marques Fernandes da Carta Geral da República em 1933. Como parte do trabalho, ele

<sup>84</sup> Atas da Empresa F.Mentz S.A Ata nº 316 de 21 de junho de 1937. V.3 Acervo B. Mentz, DELFOS/PUCRS.

levantou o perímetro total da área e fotografou a Várzea do Gravataí a 4.100 metros de altitude, elaborando uma planta geral da região.<sup>85</sup> Esta planta, sob o título de “Levantamento Tacheométrico Cálculo Analítico”, foi assinada também pelo Engenheiro Civil Hélio Marques Fernandes (Figura 80)<sup>86</sup>.



Figura 80: Imagem de parte da propriedade da Várzea do Gravataí assinalada em amarelo pelos proprietários. s/d. Fonte: Acervo B. Mentz, DELFOS/PUCRS.

O próprio Eng. Marques Fernandes sugeriu aos sócios um colega para a urbanização desta propriedade: comentou que o seu “discípulo Luiz Arthur Ubatuba de Faria seria um excelente urbanista e não precisariam de engenheiros estrangeiros”.<sup>87</sup> Esta colocação era pertinente se considerarmos que a atuação profissional de técnicos estrangeiros emigrados no Estado era bastante comum. Além disso, os sócios industriais tinham como prática a busca da técnica, dos técnicos e dos meios de produção no exterior, não sendo improvável, nas discussões sobre a urbanização, a posição do grupo em buscar urbanistas estrangeiros considerando as proporções da propriedade em relação à cidade consolidada e às dificuldades inerentes do sítio.

Em novembro de 1934, o estudo de um anteprojeto de urbanização do imóvel foi encomendado pela firma aos engenheiros Ubatuba de Faria, Benno Hofmann e Tito Fernandes.<sup>88</sup> Contudo, o trabalho que foi entregue à firma em 1935 era assinado somente por Ubatuba de Faria, não se conhecendo, no processo da elaboração do mesmo, o tipo de

<sup>85</sup> Atas da Empresa F.Mentz S.A Ata nº 162 de 29.05.1934.v.2. Arquivo B. Mentz, DELFOS/PUCRS.

<sup>86</sup> “Levantamento Tacheométrico Cálculo Analítico” de 1934. Autor: Eng. Tito Marques Fernandes e Hélio Marques Fernandes. Arquivo B. Mentz, DELFOS/PUCRS.

<sup>87</sup> Atas da Empresa F.Mentz S.A Ata nº134 de 13 de novembro de 1933. v. 2. Arquivo B. Mentz, DELFOS/PUCRS.

<sup>88</sup> Atas da Empresa F.Mentz S.A. Ata nº161 de 20 de novembro de 1934. v. 2. Arquivo B. Mentz, DELFOS/PUCRS

envolvimento ou os motivos do afastamento de Fernandes e Hofmann. Luiz Arthur Ubatuba de Faria foi citado várias vezes nas atas da firma não só como o autor do projeto da Várzea, intitulado *Projecto de um Plano de urbanização de um bairro industrial e operário na Várzea do Gravatahy*, mas também como o responsável por sua regularização junto ao poder público. Além disso, o urbanista fez a necessária “propaganda” do projeto junto aos jornais e intermediaria a possibilidade de inserção do projeto da Várzea no plano Gladosch a partir de 1938.<sup>89</sup> Como vimos anteriormente, o Plano Gladosch foi um trabalho que, entre a sua contratação e término, centralizou as discussões sobre a cidade nas reuniões do Conselho do Plano Diretor entre 1939 e 1945, todas publicadas nos Boletins Municipais e as da gestão Loureiro da Silva publicadas em *Um Plano de Urbanização*.

A intenção dos sócios em planejar o futuro da área da Várzea em consonância as diretrizes do Plano Gladosch era frequentemente comentada, como no exemplo datado de agosto de 1939:

Em breve deve ser apresentada pelo urbanista Arnaldo Gladosch a localização da Estação da Viação Férrea e nesta ocasião queremos ter uma palestra com este urbanista, sobre o plano geral de nosso imóvel, para poder apresentar nos canaes competentes, afim de ser oficialmente aceito. Entretanto combinamos nas margens do Rio Gravataí a retificar a barranca com a nossa escavadeira, pois não sabemos se o plano das docas, no mesmo rio, vai ser integralmente aceito.<sup>90</sup>

Esta colocação exemplifica a posição da firma em buscar as definições da municipalidade para ir adiante com o plano da Várzea, situação que, como veremos, contaria com a contribuição pessoal do urbanista Ubatuba de Faria, designado em 1938 para auxiliar Gladosch.<sup>91</sup>

Ubatuba de Faria foi admitido na prefeitura em 1927, como topógrafo assistente em um período que o Prefeito Otávio Rocha empreendia grandes obras de remodelação. Em 1932, já formado pela Escola de Engenharia, assumiu como engenheiro ajudante da Diretoria de Obras e Viação, sendo promovido em 1934 a engenheiro-chefe da Divisão de Cadastro e Patrimônio. Logo antes da sua promoção, escreveu um artigo para o Boletim da Sociedade de Engenharia do Rio Grande do Sul intitulado *Cadastro e Urbanismo em Porto*

---

<sup>89</sup> Atas da Empresa F.Mentz S.A. Ata nº 256 de 07.04.1936.v. 2;; Ata nº 377 de 29.08.1938.v.3. Arquivo B. Mentz, DELFOS/PUCRS

<sup>90</sup> Atas da Firma.Mentz S.A. Ata nº 427 de 14 de agosto de 1939.v.4.

<sup>91</sup> Conforme ficha funcional de Luiz Arthur Ubatuba de Faria ele foi designado pela Portaria nº 169 de 23.12.1939. CEDRE/SMA/Prefeitura Municipal.

*Alegre*, em que argumentava a necessidade de se organizar um levantamento cadastral e um plano de remodelação e extensão da cidade – o “plano de conjunto”.<sup>92</sup> Como comentamos, no mesmo ano houve a sua contratação para o plano da Várzea do Gravataí pela Firma Mentz, onde este trabalho representaria “mais uma célula em um plano de conjunto” – clara demonstração da preocupação do autor com as expansões da cidade (Figura 81)<sup>93</sup>.



Figura 81: Engenheiro Luiz Arthur Ubatuba de Faria, 1940.  
Fonte: Porto Alegre biografia de uma cidade, 1940,p.624.

Na consecução do anteprojeto encomendado realizaram-se algumas reuniões entre Ubatuba e os sócios discutindo vários pontos do trabalho, inclusive a tomada de decisão de oferecer ao Governo do Estado a área reservada para o Matadouro Modelo, ficando Tito Marques Fernandes como encarregado de elaborar o Memorial e as devidas plantas para a proposta.<sup>94</sup>

Com o nome de *Plano de urbanização de um bairro operário na Várzea do Gravataí* o trabalho foi entregue à firma em setembro de 1935. Tal plano seria também apresentado em conferência na Sociedade de Engenharia do Rio Grande do Sul, sendo que

---

<sup>92</sup> FARIA, L. A. Ubatuba de. Cadastro e Urbanismo em Porto Alegre. **Boletim da Sociedade de Engenharia do Rio Grande do Sul**, N° 6, Jan., 1934. p.32-41.

<sup>93</sup> A expressão “célula” foi utilizada por Ubatuba no trabalho original para o bairro industrial e operário da Várzea do Gravataí (1935). FARIA, 1935, op.cit., p.2.

<sup>94</sup> Atas da Firma Mentz S.A. Ata n° 203 de 19 de março de 1935. v.2. Arquivo B. Mentz, DELFOS/PUCRS.

Ubatuba reproduziu o texto do trabalho praticamente na íntegra no seu artigo *Urbanização da Várzea do Gravataí* no Boletim desta sociedade publicado em 1936.<sup>95</sup>

A promoção ou propaganda do plano da Várzea era intenção clara da firma, não necessariamente para o negócio de terrenos como poderia se pensar, mas principalmente para a conquista do poder público para a consecução do plano. Essa situação ficava clara em colocação dos sócios em ata de abril de 1936: “o Dr. Ubatuba iniciou a propaganda pelo Correio do Povo e é de esperar que o município e o Governo do Estado voltem suas vistas para um projecto como este”.<sup>96</sup> Ou seja, era claro que, apesar de ser um plano da iniciativa privada, a ideia de apoio das esferas públicas deveria ser trabalhada e conquistada, dadas as grandes proporções da área e da proposta de um bairro especialmente direcionado à indústria e moradia operária na Capital. A partir das disposições dos sócios, havia a necessidade da conquista do apoio do município e do Estado, a exemplo da oferta do terreno para a instalação do Matadouro Municipal localizado no plano junto ao Saco do Cabral.

Ubatuba incluiu o plano da Várzea em mais dois de seus trabalhos: em uma exposição promovida pela prefeitura, a já citada *Exposição de Urbanismo* (1936), e na *Contribuição ao estudo da urbanização de Porto Alegre* (1938), na parte relativa aos *Planos de Extensão*, ambos concebidos em conjunto com o seu colega da prefeitura Edvaldo Pereira Paiva.

Em 1937 ele passava a trabalhar para o Departamento de Balneários Marítimos do Rio Grande do Sul e elaborou planos de balneários como Imbé, Atlântida, Tramandaí, Capão da Canoa e Cidreira.<sup>97</sup>

A investigação e pesquisa sobre a cidade eram questões fundamentais nos trabalhos de Ubatuba: a evolução da cidade era apresentada através de gráficos, estatísticas e fotografias comparativas, e o estudo do passado deveria ser a base da previsão futura.<sup>98</sup>

---

<sup>95</sup> FARIA, L. A. Ubatuba de. **Projecto de um plano de urbanização de um bairro industrial e operário na Várzea do Gravataí**, 1935. [manuscrito]. Arquivo B. Mentz, DELFOS/PUCRS. FARIA, L. A. Ubatuba de. Urbanização da Várzea do Gravataí. **Boletim da Sociedade de Engenharia do Rio Grande do Sul**, nº 15, jan., 1936.p. 51-95.

<sup>96</sup> Atas da Firma Mentz S.A. Ata nº 256 de 7 de abril de 1936. V. 2. Arquivo B. Mentz, DELFOS/PUCRS.

<sup>97</sup> STROHAECKER, 2007,op.cit. p.158,160.

<sup>98</sup> FARIA; PAIVA, 1938, op.cit., p.4-28.

Outra questão fundamental para Ubatuba, como já mencionamos, era a propaganda como meio de conquista e apoio da opinião pública. Este aspecto permeou o seu trabalho no *Projecto de um plano para um bairro* e na sua trajetória profissional.

Em 1938, como funcionário municipal, Ubatuba foi designado para auxiliar o urbanista Arnaldo Gladosch, que vinha do Rio de Janeiro e fora contratado pelo então prefeito Loureiro da Silva para elaboração de um plano para Porto Alegre.<sup>99</sup> A colaboração de Ubatuba no período do plano Gladosch e no trabalho da *Contribuição* abririam as possibilidades para que o seu *Projecto de um plano para um bairro* recebesse a atenção da municipalidade e do novo plano para Porto Alegre. Esta situação foi mais de uma vez comentada pelos sócios:

O Dr. Ubatuba seguiu para o Rio em gozo de férias e vai tratar com o Dr. Gladosch do plano de urbanização do imóvel Anthero assunto de nosso interesse.<sup>100</sup>

Os jornais locais noticiaram que os trabalhos do Dr. Gladosch estão prontos[...] Alegria-nos esta notícia, pois com a presença do Dr. Ubatuba nestes trabalhos não temos receio que o nosso plano vai ser incluído no geral.<sup>101</sup>

Verifica-se com os comentários acima o quanto era importante para a Firma a inclusão do plano para a sua propriedade no Plano Gladosch, afim de dar legitimidade e prosseguimento à urbanização da Várzea.

A atuação de Ubatuba junto à firma durou alguns anos, realizando trabalhos de levantamento de terrenos e aconselhando os sócios nos seus procedimentos com relação à Várzea. Em 1940, quando os sócios pretendiam fundar uma sociedade anônima para a urbanização, Ubatuba indicou que aguardassem a aprovação do plano de urbanização por parte de Gladosch e da Prefeitura, evitando que a sociedade não obtivesse êxito pretendido.<sup>102</sup>

Em 1942 realizou viagem de estudos ao Uruguai; visitou o Instituto de Urbanismo de Montevidéu e conheceu o professor Maurício Cravotto, um dos principais representantes do

---

<sup>99</sup> Conforme ficha funcional de Luiz Arthur Ubatuba de Faria obtida na Prefeitura Municipal de Porto Alegre - Área de recuperação e análise de registros/CEDRE/SRH/SMA.

<sup>100</sup> Atas da Firma Mentz S.A. Ata nº 377 de 29.08.1938.v.3 Arquivo B. Mentz, DELFOS/PUCRS. O imóvel Anthero citado era parte do imóvel da Várzea do Gravataí.

<sup>101</sup> Atas da Firma Mentz S.A. Ata nº 378 de 05.09.1938.v.3 Arquivo B. Mentz, DELFOS/PUCRS.

<sup>102</sup> Atas da Firma Mentz S.A. Ata nº 474 de 12.08.1940.v.4. Arquivo B. Mentz, DELFOS/PUCRS.



urbanismo sul-americano e com larga experiência internacional. Foi professor do curso de Arquitetura do Instituto de Belas Artes a partir de 1945 e, em 1949, formou a primeira turma de urbanistas na mesma instituição, curso que ajudou a fundar. Veio a falecer em plena atividade em 1954.

Retomando o trabalho que Ubatuba realizou em 1935 para a Firma, verificamos que os sócios iniciaram a sua implantação já em 1936, com a dragagem das docas do Rio Gravataí, aterro do mesmo e a desobstrução do Saco do Cabral. Enquanto a urbanização era iniciada, a exploração de eucaliptos e plantação de arroz eram as principais atividades de renda do imóvel em questão, de forma a manter o imposto a ser pago à municipalidade sobre propriedade rural.

Até 1940, o maior objetivo da firma era que o Plano Gladosch incluísse o projeto de Ubatuba de Faria no Plano de Porto Alegre. No entanto, à essa época os sócios iniciaram suas buscas a capitalistas e incorporadores no Rio de Janeiro para realizar a urbanização total da Várzea, que já haviam começado com a dragagem e aterro. Porém, no ano seguinte, enormes perdas foram inesperadamente contabilizadas em função da grande enchente, mudando os planos da Firma Mentz temporariamente.

Nos primeiros anos da década de 40, as ideias quanto ao futuro do projeto e da propriedade foram constantemente discutidos e reavaliados, pois além da Firma ter prejuízos e não ter tido condições de arcar com a implantação total do plano, surgiram os processos de desapropriação que incidiram na propriedade, como as áreas junto aos rios para o dique de contenção pelo Departamento Nacional de Obras de Saneamento (DNOS) em 1942 e para a Estação da Viação Férrea em 1945.

A partir de 1941, a área da Várzea passou de zona rural do município para zona suburbana<sup>103</sup> e, a partir do ano seguinte, foi reduzida consideravelmente nas suas proporções com o dique. A partir da garantia do Governo Federal de que não haveria a desapropriação das terras protegidas pelo mesmo,<sup>104</sup> a firma repensou um novo projeto de urbanização do Imóvel do Gravatahy, que desde 1943 passou a ser denominado *Benópolis* em homenagem ao seu sócio fundador, e de razão social da firma Benno Mentz & Cia.

---

<sup>103</sup> Atas da Firma Mentz S.A Ata nº 783 de 09.11.1948.v.10. Arquivo B. Mentz, DELFOS/PUCRS.

<sup>104</sup> Atas da Firma Mentz S.A. Ata nº 613 de 31.01.1944. v.6. Arquivo B. Mentz, DELFOS/PUCRS.

Para o novo projeto foi contratado o Engenheiro Fernando Mendes Ribeiro que, assim como seu colega Ubatuba, era funcionário da prefeitura e foi designado para vários cargos e comissões nos anos 40. No exato período da elaboração do novo projeto para a Várzea, ele estava designado para trabalhar junto à Comissão Revisora do Plano Diretor na gestão de Ildo Meneghetti.

Fernando Mendes Ribeiro (1889-1971) formou-se em 1922 como engenheiro civil na Escola de Engenharia de Porto Alegre e, em 1926, foi nomeado engenheiro-auxiliar na Comissão Especial de Obras Novas do Departamento de Obras e Viação. Logo no ano seguinte foi promovido, passando a engenheiro residente. Entre 1933 a 1934 foi posto à disposição do Governo do Estado, trabalhando com as concessões de aforamento dos terrenos marginais do Rio Guaíba e dos terrenos devolutos. Quando deixa o cargo no Estado é nomeado para Chefe de Seção da Diretoria de Cadastro e Patrimônio, tornando-se colega de seção do engenheiro Ubatuba de Faria<sup>105</sup>.

Além da sua trajetória profissional junto aos órgãos da Prefeitura de Porto Alegre e das várias comissões de obras e urbanismo das quais fez parte, Ribeiro também foi professor e exerceu atividades na Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Em 1950 foi nomeado para a função de Engenheiro Subdiretor Geral, aposentando-se em 1954. Veio a falecer em 1971.<sup>106</sup>

Dentre as comissões citadas de que Ribeiro participou, destacamos duas que estariam relacionadas ao seu trabalho junto a Firma Mentz: aquela que o designou em 1948, para integrar o Conselho Consultivo da Cia. de Materiais Pró Casa Popular<sup>107</sup> e, no mesmo ano, a participação da Comissão que faria a revisão do Plano Diretor.<sup>108</sup>

---

<sup>105</sup> Conforme Ficha Funcional do Eng. Fernando Mendes Ribeiro na Prefeitura Municipal de Porto Alegre e Porto Alegre, PMPA/CEDRE/SMA e Porto Alegre. Proc. N<sup>o</sup> 1017/76. DIB, João. Exposição de Motivos, 4 nov. 1976. Proc. N<sup>o</sup> 1017/76, PLL, n. 70/76.

<sup>106</sup> Ibidem.

<sup>107</sup> A Cia. Materiais Pró Casa Popular era uma iniciativa da Prefeitura de Porto Alegre e setores econômicos como comércio e indústria no sentido de organizar e financiar um programa de fabricação e eventualmente aquisição de todos os materiais para construção de moradias de baixa renda chamadas à época de “casas populares”. Este programa que contava com o auxílio também do Governo Estadual previa que município e estado totalizassem 50% do investimento privado. Esta companhia foi criada a mesma época que a Fundação Casa Popular do Governo Federal pelo Decreto Lei n<sup>o</sup> 9.218 de 01.05.1945 que financiaria a aquisição ou construção de moradia própria aos trabalhadores. A Fundação com organização centralizada no Rio de Janeiro constituiria comissões nos estados e nesse sentido a Cia. de Materiais de Porto Alegre, conforme seu diretor

Consideramos que as relações entre a firma e Ribeiro podem ter nascido a partir da iniciativa da Casa Popular, em que houve a participação direta da empresa Mentz e de A. J. Renner, seu sócio e Diretor Presidente da Cia. Materiais Pró Casa Popular.

Consta que, ainda em 1946, os acionistas se reuniram na prefeitura para fazer parte da iniciativa, que pretendia uma cooperação do poder público e empresariado na solução da moradia na Capital. Tocaria à Firma a desapropriação de alguns de seus terrenos para este fim.<sup>109</sup> Em ata de setembro de 1946 Ribeiro, então Sub-Diretor Geral de Urbanismo, em uma destas reuniões teria aconselhado à firma:

Mostrou-nos o Dr. Fernando Ribeiro a urbanização da área entre a Avenida Farrapos e a Estrada Dona Theodora, destinada a “Casa Popular” portanto, zona dos pobres para ser desapropriada, aconselhando-nos para não iniciar a urbanização de nosso imóvel Gravatahy, tão pouco tratarmos da continuação da Rua Frederico Mentz até o dique, em vista dos planos da prefeitura acima mencionados.<sup>110</sup>

É possível, portanto, que as relações entre Ribeiro e a Firma tenham se estabelecido a partir destas reuniões da Casa Popular e da compreensão, pelos sócios, da influência que este engenheiro teria junto à Comissão do Plano Diretor.

Ribeiro foi então convidado em 1949 para o novo plano da Várzea, em função das boas perspectivas que a prefeitura demonstrava com relação ao saneamento e ligação da propriedade com a cidade:

Visita dos acionistas ao Prefeito Municipal a convite do mesmo, para tomarem conhecimento do plano da municipalidade de urbanização de toda a área entre a estrada Dona Theodora e Avenida Farrapos, merecendo o dito plano todo o nosso apoio moral e econômico, pois ligará o nosso imóvel Benópolis à cidade de Porto Alegre em todo o sentido. Resolvemos encarregar o Sr. Fernando Ribeiro com a urbanização de toda a área dentro do dique, pois deveremos aproveitar agora a boa vontade do Sr. Prefeito e

---

A. J. Renner, pretendia trabalhar em cooperação com a iniciativa federal. RENNEN, A.J., Fundação da Casa Popular e Companhia Materiais Pró Casa Popular. **Boletim Renner, Seleções 1945/48**. Porto Alegre: A.J.Renner Indústria do Vestuário, 1948.p. 154.

<sup>108</sup> Conforme ficha funcional do Engenheiro Fernando Mendes Ribeiro. PMPA/CEDRE/SMA foi designado pela Portaria nº 769, 26/08/48 a revisão do Plano Diretor conforme a Lei nº 87 de 26.07.1948.

<sup>109</sup> Atas da Firma Mentz S.A. Ata nº 729 de 25.09.1946.v.8. Arquivo B. Mentz, DELFOS/PUCRS.

<sup>110</sup> Atas da Firma Mentz S.A. Ata nº 719 de 16.09.1946.v.8.Arquivo B. Mentz, DELFOS/PUCRS.

talvez do Sr. Bozano em sanear toda a zona entre o dique e a avenida Farrapos.<sup>111</sup>

Além da contratação de Ribeiro, esse comentário demonstra também duas situações: o apoio recíproco entre as esferas público e privada no sentido das obras necessárias para a cidade e a aposta dos sócios no saneamento de sua propriedade através da administração municipal, questão fundamental para a urbanização futura, pois solucionaria um dos principais problemas da área.

O trabalho de Ribeiro para o Imóvel do Gravataí, então chamado de *Benópolis*, foi descrito em ata como um plano de proporções de cidade, onde estariam organizadas as atividades industriais e operárias com apoio de uma série de equipamentos urbanos e de apoio às principais atividades, como veremos mais adiante. No Acervo Benno Mentz constam, além das atas que descrevem as tratativas com a projeção, três plantas sem assinatura do Engenheiro Mendes Ribeiro que, pela sua descrição em atas e a correspondente datação, induzem-nos a creditá-las a ele. Uma delas intitula-se *Estudo para o aproveitamento de uma área em Navegantes propriedade de F. Mentz S. A*, outra, com traçado semelhante e datada de 1950, chamava-se *Projeto de urbanização de uma área de terra da propriedade de F. Mentz S.A protegida pelas obras do DNOS*; e uma terceira, chamada de *Projeto de urbanização para Benópolis em Porto Alegre*, sem data. Todas se referem ao mesmo projeto, mas com diferenças em termos do objetivo: a primeira é detalhada em uma série de elementos como parcelamentos de habitação e equipamentos; a segunda salientava o traçado, desapropriações adjacentes à área e a distância do dique de contenção; já a terceira concentrava-se nos lotes industriais e ramais ferroviários.

Os sócios comentaram que a eles muito interessaria a participação na Exposição Industrial e Comercial, um certame realizado na Capital Federal, com o projeto *Benópolis*, no intuito de ser apresentado ao público.<sup>112</sup> Justamente nesta época, o engenheiro Fernando Mendes Ribeiro era designado para a coordenação da representação do município neste evento. Contudo, não foi possível apurar se houve a participação do projeto na exposição.

---

<sup>111</sup> O Sr. Bozano citado era Paulo de Aragão Bozano, então Diretor Geral de Obras e Viação da Prefeitura. Atas da Firma Mentz S.A. Ata nº 792 de 18.01.1949.v.10. Arquivo B. Mentz, DELFOS/PUCRS.

<sup>112</sup> Atas da Firma Mentz S.A. Ata nº 795 de 08.02.1949. v.10.Arquivo B. Mentz, DELFOS/PUCRS.

Não desconsideramos que, como empresa privada de terras, esta focava obviamente no negócio que representavam as suas propriedades. Nesse sentido, além da propaganda ao público, como foi o caso do certame mencionado, os sócios trabalhavam incansavelmente no sentido do financiamento da implantação do projeto, viajando constantemente para o centro-sul do país na prospecção de incorporadoras interessadas e mesmo em negociações parciais de terrenos da área para indústrias de grande porte, cujos recursos seriam aplicados imediatamente na urbanização.<sup>113</sup>

Em uma dessas viagens, Benno Mentz esteve em reunião com um grande incorporador paulista e ouviu dele a importância de encarregar o projeto de *Benópolis* a um urbanista como Ribeiro, pois a qualidade do seu trabalho “elevaria o preço de avaliação de toda a área”.<sup>114</sup> Observando este comentário, não se poderiam afirmar as reais intenções da firma na contratação de técnicos urbanistas como Ubatuba e Ribeiro para a elaboração dos projetos da Várzea, pois não houve uma manifestação explícita quanto às razões da escolha destes profissionais. Porém, era coincidente nos urbanistas a dupla atuação no privado e no público e, mais que isso, o poder de influência dos mesmos nas questões que envolviam as decisões urbanas em Porto Alegre justamente no período em que elaboraram seus trabalhos para a firma.

Vale ressaltar que ambos cooperaram como funcionários da Prefeitura com o urbanista Gladosch, responsável pelo Plano de Porto Alegre: Ubatuba em 1938 e Ribeiro em 1946, no estudo da “Cidade Universitária”. Além disso, veremos que as ações da Firma em relação à propriedade eram algumas vezes embasadas no aconselhamento destes engenheiros que, até certo ponto, podiam prever as ações e planos da esfera municipal para a cidade.

Como o *Projecto de um plano para um bairro e Benópolis* foram iniciativas privadas, não contavam com qualquer investimento direto do município ou do estado. No entanto, o fato do plano de Ubatuba ter sido incluído na *Exposição de Urbanismo*, de 1936, e na

---

<sup>113</sup> Tentativas de vender para uma usina a ser construída nas margens do Guaíba e Saco do Cabral; fábrica Santa Isabel; para a fábrica de cimentos Matarazzo e para fábricas vindas da Alemanha, conforme atas: nº 704 de 07.05.1946,v.8, nº 727 de 11.09.1946,v. 8, nº 728 de 18.09.1946, v.8 e nº 808 de 30.05.1949.v.10, Arquivo B. Mentz, DELFOS/PUCRS.

<sup>114</sup> Atas da Firma Mentz S.A. Ata nº 797 de 10.02.1949. v.10.Arquivo B. Mentz, DELFOS/PUCRS.

*Contribuição*, trabalho editado em 1938,<sup>115</sup> mostra que o apoio provinha da intenção das administrações de que fosse previsto um bairro industrial e operário como parte de um plano para a cidade, e que fosse custeado pela iniciativa privada.

*Benópolis*, no entanto, não foi incluído em qualquer plano ou estudo para a cidade. O período que sucedeu o Plano Gladosch foi de intenso embate entre o executivo municipal e a Câmara, que considerava que tal plano para a cidade não correspondia às necessidades da capital, propondo a criação no legislativo de uma Comissão de Planejamento Urbano para a “feitura de um projeto de planificação urbana calcado em métodos modernos e correspondentes às necessidades atuais”.<sup>116</sup> O Prefeito Ildo Meneghetti argumentava que o Conselho do Plano Diretor era o responsável pela implementação do plano; no entanto, o Plano Gladosch não chegou a ser sancionado pela Câmara Municipal.

A Lei nº87 de 26 de junho de 1948 estabeleceu a criação da Comissão Revisora do Plano Diretor, cujos integrantes seriam membros da sociedade e teriam, como objetivo principal, examinar detidamente os projetos de urbanização elaborados pelo engenheiro Arnaldo Gladosch e pela prefeitura. Fizeram parte desta comissão o engenheiro Ubatuba de Faria como representante do Instituto de Belas Artes e Fernando Mendes Ribeiro pela municipalidade.<sup>117</sup>

Vale ressaltar que a área da Várzea ainda não fazia parte de nenhum plano diretor, pois os limites contemplados pelos planos de Porto Alegre até então abrangeram somente as áreas mais próximas ao centro da cidade. Além disso, não havia diretrizes urbanísticas para o parcelamento do solo, de forma que a municipalidade não tinha meios de regulamentar a expansão urbana que acontecia desde a década de 30 na periferia ou muito além dos limites dos planos. Contudo, apesar de não haver a devida regulamentação, a posição estratégica do imóvel do Gravataí com as suas inerentes conexões com a cidade e as suas proporções no território demandavam que seus proprietários obtivessem o apoio da municipalidade, pois tanto o *Plano para um bairro* como *Benópolis*, como veremos mais

---

<sup>115</sup> Conforme Abreu Filho, deste trabalho foram gerados somente 20 exemplares, distribuídos em órgãos municipais e na Escola de Engenharia e na Sociedade de Engenharia. ABREU FILHO, Urbanismo às Margens: revendo a “Contribuição ao estudo de urbanização de Porto Alegre”. In: XI Seminário da História da Cidade e do Urbanismo, 2010, Vitória. **Anais**. Vitória: Ophicina fotográfica, 2010. CD-ROM. p.4

<sup>116</sup> ALMEIDA, 2004, op.cit., p.129.

<sup>117</sup> ALMEIDA, 2004, op. cit., p.130.

detalhadamente no próximo capítulo, previam a localização industrial congregada às ligações com a cidade e externas.

Constata-se que a Firma não tinha recursos para investir sozinha na urbanização tanto no plano de Ubatuba quanto no de Ribeiro, buscando constantemente associação com investidores privados, ao mesmo tempo em que o apoio municipal pretendido era fundamentalmente no sentido da inclusão dos projetos nos planos da cidade e no saneamento da área em questão.

A seguir detalharemos os planos comentados com relação às suas principais referências urbanísticas, com o objetivo de embasar os atributos do conjunto de projetos da área da Várzea do Gravataí.

A importância da análise das referências do *Projecto de um plano de urbanização para um bairro industrial e operário na Várzea do Gravatahy* - chamado daqui em diante de *Plano para um bairro* - e o projeto de *Benópolis* se justifica a partir da pertinência destes no contexto de um ideal industrial e operário no país no período abordado e pela representatividade que estas proposições possuem junto a outros exemplos brasileiros.

### **3.2.2 Uma célula no plano de conjunto: Projecto de um plano de urbanização para um bairro industrial e operário na Várzea do Gravathay**

A propriedade dos sócios da Firma Mentz, como comentado anteriormente, correspondia na década de 30, a expressivas proporções se comparadas ao perímetro urbano de Porto Alegre consolidado. No entanto, como o próprio nome diz, era uma zona de várzea, muito suscetível às inundações dos rios.

O *Plano para um bairro industrial e operário* foi elaborado no nível de anteprojeto, não chegando, portanto, ao detalhamento de quarteirões ou à localização dos principais equipamentos: era um “projecto de um plano”, como o título anunciava. A proposição foi publicada no Boletim da Sociedade de Engenharia do Rio Grande do Sul, sob o título *Urbanização da Várzea do Gravataí* em 1936 e fez parte da *Exposição de Urbanismo* no mesmo ano em Porto Alegre e de um estudo para a cidade intitulado *Contribuição ao estudo da urbanização de Porto Alegre* (1938) de Ubatuba de Faria e de seu colega de repartição, o engenheiro Edvaldo Pereira Paiva.

Em 19 de setembro de 1935, Ubatuba palestrou sobre o anteprojeto na Sede da Sociedade de Engenharia e comentou que tal trabalho “interessou aos técnicos directamente ligados aos problemas de urbanismo de Porto Alegre, e nós cremos que isso significa o primeiro passo seguro para a sua realização futura”.<sup>118</sup> Esse relato de Ubatuba integrava o plano entregue à Firma, e ainda reforçava que a divulgação do anteprojeto era de sua atribuição como autor e técnico responsável, influenciando os meios competentes.

O *Plano para um bairro industrial e operário* era um documento datilografado fartamente ilustrado com fotografias, gráficos e plantas.<sup>119</sup> Apresentava poucas diferenças em relação ao artigo que Ubatuba de Faria publicara no Boletim da Sociedade de Engenharia sob o título: *Urbanização da Várzea do Gravataí*. As principais se concentraram na organização da estrutura do trabalho sem alteração significativa do conteúdo, ainda que com um discurso diferenciado na parte introdutória (Figura 82).

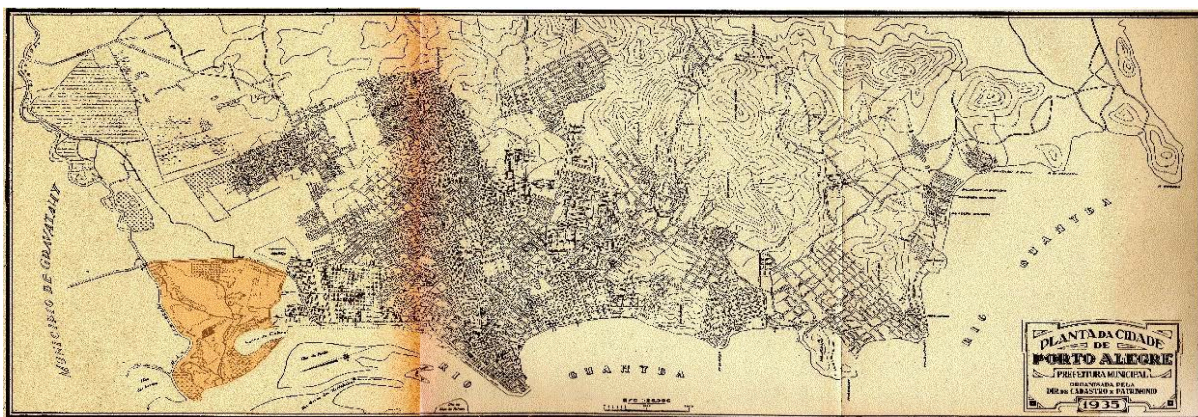


Figura 82: Planta da Cidade de Porto Alegre de 1935. Área da propriedade da Várzea do Gravataí está assinalada a esquerda. (Grifo nosso conforme limites do Plano de Ubatuba de Faria de 1935).  
Fonte: Faria, 1936.p. 61-65.

O trabalho era apresentado pelo que poderíamos chamar de uma introdução, sem no entanto constar este título ou outro qualquer. Nesta, o autor comentava ter sido incumbido pela firma de elaborar um anteprojeto de urbanização, e que a envergadura desta tarefa não

<sup>118</sup> FARIA, L. A. Projecto de um plano de urbanização para um bairro industrial e operário na Várzea do Gravathay, 1935.[manuscrito]. Acervo Benno Mentz, DELFOS/PUCRS.

<sup>119</sup> O documento intitulado *O Projecto de um plano de urbanização para um bairro industrial e operário na Várzea do Gravathay* de autoria de L.A. Ubatuba de Faria que se encontra no Acervo B. Mentz, DELFOS/PUCRS, constam as fotografias referenciadas no texto, porém os gráficos e mapas também indicados, não foram encontrados apesar do documento reservar espaço para os mesmos. Entende-se, contudo, que estes corresponderiam às mesmas ilustrações do artigo *Urbanização da Várzea do Gravataí* dada às estreitas semelhanças verificadas entre o documento e o artigo.



permitia que ele se restringisse exclusivamente ao projeto local, devendo portanto abranger a cidade e as futuras avenidas.<sup>120</sup> Já na introdução da *Urbanização da Várzea*, o autor explica que fora convidado a apresentar um plano de um bairro industrial, defendendo que a “Várzea será o grande bairro industrial do futuro” e que “partidário dos planos de conjunto, nada projetaríamos sem primeiro nos deter no apanhado geral das condições atuais da cidade, a fim de na mesma acrescentar mais uma célula, órgão que vibrará uníssono com a vida exuberante de nossa próspera capital”.<sup>121</sup>

Ubatuba não se exime, na introdução, da tarefa de promover o plano: primeiro, comenta da exposição do plano aos seus pares; depois escreve que, como idealista e técnico, não poupará esforços para uma “Porto Alegre maior e melhor” e, finalmente, que “Urbanismo não se faz sem propaganda”.<sup>122</sup> Estes comentários presentes no plano fizeram coro às palavras do urbanista Anhaia Mello, partidário das campanhas de promoção dos planos urbanísticos para a educação da sociedade e a conquista da opinião pública.<sup>123</sup>

Na estrutura, o plano foi dividido nas seguintes partes: Relatório, Porto Alegre Histórico, Plano das Novas Avenidas, Túnel sob a Rua Conceição, Trânsito Urbano, Outros Traçados e Bairro Industrial e Operário da Várzea do Gravatahy, que foi subdividido em Plano de Conjunto e Projecto. Neste último, foram tratados assuntos sob os títulos: Saneamento, Drenagem, Projecto Geral – *Zoning*, Plano de Avenidas, Centro Cívico, Zona Industrial e Docas.

Como documento é perceptível a pouca atenção que o autor atribuiu à hierarquia dos assuntos no trabalho, pois estes estão apresentados da mesma forma - letras maiúsculas sublinhadas. Já no texto do artigo, esta hierarquia é mais perceptível graças à diferenciação tipográfica dos títulos.

Grande parte do trabalho foi dedicada a questões mais amplas ao plano do bairro industrial e operário, justificadas por ser parte de um plano de conjunto da cidade. É fato que as proporções da propriedade contemplada pelo projeto e a importância das conexões com

---

<sup>120</sup> FARIA, 1935, op. cit., p. 1.

<sup>121</sup> FARIA, L. A. Ubatuba de. *Urbanização da Várzea do Gravataí*. **Boletim da Sociedade de Engenharia do Rio Grande do Sul**, nº 15, jan., 1936.p.51.

<sup>122</sup> FARIA, 1935, op. cit., p. 1.

<sup>123</sup> MELLO, L. I. De Anhaia. **Problemas de urbanismo**. Base para a solução de um problema tecnico. São Paulo: Boletim do instituto de Engenharia de São Paulo, 1929. p. 23.

os rios, estrada e ferrovia exigiram do seu autor o planejamento com a cidade e a região; o projeto não se apresentava, portanto, da mesma forma que os vários loteamentos para habitação que surgiam afastados do centro e desconectados do tecido urbano.

Reforçando e fundamentando o valor deste trabalho para a cidade, Ubatuba de Faria propõe o plano do bairro a partir de duas questões fundamentais:

- a) A histórico-evolutiva: utilizando-se de mapas progressivos, fotos e quadros estatísticos em que demonstra o crescimento da cidade em vários aspectos.
- b) A do sistema viário e conexões externas: possíveis ligações com municípios vizinhos, ressaltando a importância da área para o escoamento da produção colonial (Estrada de ferro para Santa Maria e São Leopoldo). Necessidade de uma trama de novas avenidas, chamada de “Plano de Novas Avenidas”, que ligasse a área central à Várzea, devido ao movimento crescente de veículos e a demanda de ampla ligação com o bairro. Incluiu propostas de traçados para a cidade, ampliação na largura de vias e a construção de um túnel sob a Rua Conceição.

O plano era, como concepção, bem mais abrangente que o projeto do bairro industrial e operário encomendado, aprofundando-se em uma análise que pretendia embasá-lo em novas proposições estruturais, como a trama de novas avenidas que canalizariam o tráfego para a zona da Várzea e para as rotas para fora do município: era um projeto de extensão da cidade articulado com um “plano de conjunto”.

O “Plano de Novas Avenidas” proposto ligaria o centro ao novo bairro, e tinha o objetivo de alargar e estender as ruas existentes, melhorando o tráfego e tornando-as vias de ligação rápida para uma zona onde, segundo o autor, se estenderia Porto Alegre no futuro. Estas avenidas seriam uma trama de quatro: Avenida Farrapos, ligação Farrapos-Minas Gerais, Avenida Minas Gerais e ligação Minas Gerais com a Estrada do Passo d’Areia (Figura 83).



Figura 83: "Plano de Novas Avenidas": 1. Av. Farrapos; 2. Ligação Farrapos Minas Gerais; 3. Av. Minas Gerais; 4. Ligação Minas Gerais com Passo d'Areia. Luiz Arthur Ubatuba de Faria.  
 Fonte: Faria, 1936, p.75.

Como o próprio nome sugere, este plano refletia as preocupações que, em maior escala, estiveram presentes na proposição do *Plano de Avenidas para a cidade de São Paulo*, de Francisco Prestes Maia. Entretanto, no plano do bairro, o conjunto de novas avenidas foi traçado somente sobre as áreas industriais da cidade como Floresta, São João e Navegantes, conectando-as ao futuro bairro industrial e operário. Este traçado seria retomado e ampliado no trabalho que o urbanista vinha realizando com seu colega Edvaldo Pereira Paiva na *Contribuição*, em que os autores organizavam um sistema de novas avenidas ligadas através de perimetrais, à semelhança ao modelo radial-perimetral proposto por Prestes Maia em 1930.<sup>124</sup>

---

<sup>124</sup> O Plano de Avenidas de São Paulo por sua vez, teria observado os modelos elaborados por Eugene Hénard para Moscou, Berlim e Paris. Ver esquema Teórico de São Paulo em TOLEDO, B. L. de. **Prestes Maia e as origens do urbanismo moderno em São Paulo**. São Paulo: Empresa das Artes, 1996. p. 123. Também em: ABREU FILHO, 2006, op.cit., p.108 e ROVATI, 2001, op.cit., p.50-58.

A preocupação com o tráfego era, portanto, um dos aspectos do plano de conjunto que embasariam o *Plano para um bairro*. Ubatuba incluiu ainda a proposição de um túnel sob a Rua Conceição que, mesmo admitindo que tal estudo fugia da finalidade do plano, considerava uma questão necessária para a cidade, pois esta encontrava-se dividida por uma elevação que nascia no Moinhos de Vento e morria na Ponta da Cadeia, que conflitava o trânsito e as ligações entre o centro e bairros. Ainda enumerou uma série de alargamentos e remodelações para algumas ruas da Capital que “permitirá uma comunicação fácil e rápida, entre o bairro projetado e o centro comercial de Porto Alegre, será um systema de veias, que assegurará uma vida exuberante no corpo de indústria da nossa Capital” (Figura 84).<sup>125</sup>

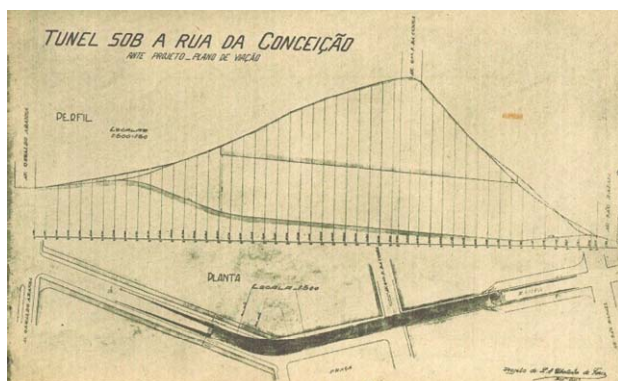


Figura 84: Túnel sob a Rua Conceição. L.A. Ubatuba de Faria, 1936.  
Fonte: Faria, 1936,p. 82.

O plano do bairro industrial e operário da Várzea do Gravataí se inseria, conforme o seu autor, na melhor situação na cidade: era um ponto de intercâmbio entre a produção canalizada para Porto Alegre para o exterior e interior e teria fácil ligação via fluvial, lacustre, ferroviária e rodoviária. Fez referência também à proximidade do aeródromo da “VARIG”, distante um quilômetro e meio do centro cívico projetado.

Era admitido que a vasta área a urbanizar estivesse sujeita a constantes alagamentos, e que seriam necessárias obras de vulto no sentido do saneamento da mesma. Assim, terras retiradas para a execução das docas e do baixio do Humaitá seriam aproveitadas para o aterro, elevando a cota de toda a área. Para a drenagem das águas pluviais estavam previstos dois canaletes com “função estética” ao longo de avenidas projetadas.<sup>126</sup>

<sup>125</sup> FARIA, 1935, op.cit., p.28.

<sup>126</sup> Ibidem,p.29.

O saneamento era destacado no plano como “ponto fundamental de qualquer obra de urbanismo”, questão também preconizada pelo engenheiro Saturnino de Brito, cujos princípios urbanísticos eram determinados pelas exigências sanitárias, prioritárias em relação às demais como a circulação, a segurança e a estética. Esta última no entanto não era de forma alguma desconsiderada, a exemplo do Plano de Santos, em que os canais de drenagem a céu aberto eram conjugados ao sistema viário e ladeados por passeios laterais - as avenidas parques (Figura 85).<sup>127</sup>

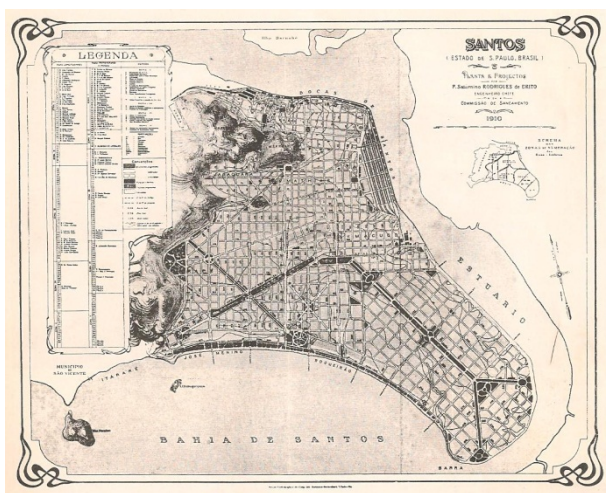


Figura 85: Plano de Santos, 1910. Saturnino de Brito. Fonte: Andrade, 1991, p. 60.

Assim como outros planos de extensão, o plano de Ubatuba de Faria previa um bairro novo, com a utilização do *zoning* como princípio de organização do espaço e a integração do mesmo no tecido da cidade. Na parte correspondente ao “Projecto Geral”,<sup>128</sup> o bairro foi dividido em duas grandes zonas: a industrial portuária e a residencial. A primeira seria uma ampla faixa junto aos rios Guaíba e Gravataí, atendida por docas e rede ferroviária de escoamento; a segunda, referente à zona de habitação, seria separada pela linha férrea principal, a de manobras e as avenidas de maior tráfego (Figura 86 e Figura 87).

<sup>127</sup> ANDRADE, C. R. M. de. O plano de Saturnino de Brito para Santos e a construção da cidade moderna no Brasil. **Espaço e debates**: Revista de Estudos Regionais e Urbanos. Ano XI, nº34, 1991, p. 55-63.

<sup>128</sup> No manuscrito que se encontra no Acervo B. Mentz não consta a planta do “Projecto Geral” apesar de existir o espaço reservado para o mesmo. Portanto, não se conhece qual dos desenhos incluídos no trabalho do Boletim Municipal ou da *Exposição de Urbanismo* de 1936 correspondeu ao original entregue à Firma e que deveria fazer parte do documento do “Projecto de um plano de urbanização para um bairro industrial e operário”.



Figura 86: *Projecto Geral*: Projecto de um plano bairro industrial e operário na Várzea do Gravataí, 1935. Luiz Arthur Ubatuba de Faria. Fonte: Faria, Paiva, 1938.p.119.

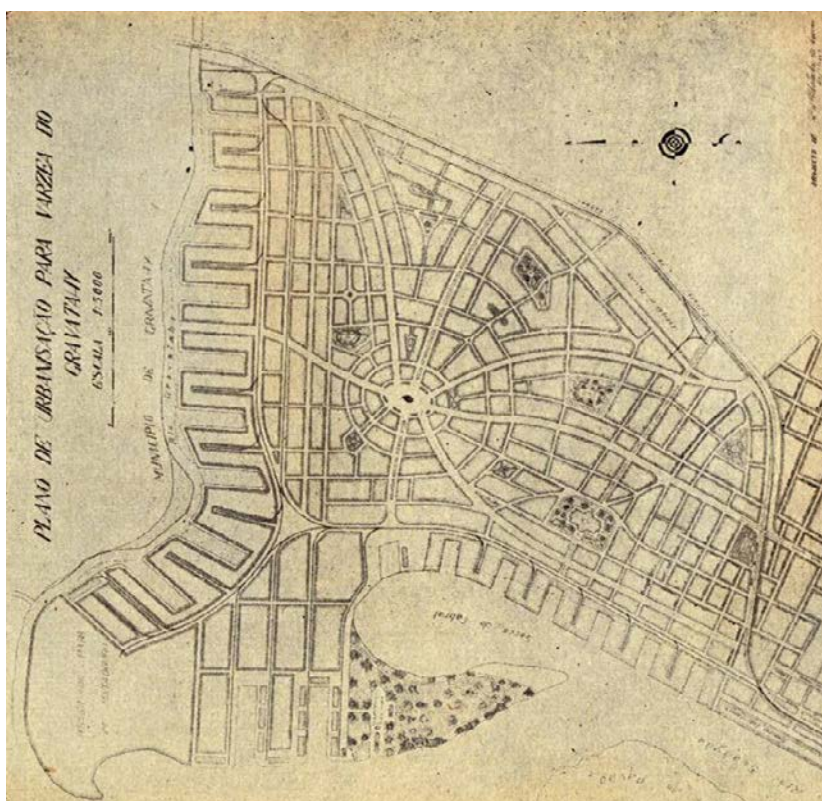


Figura 87: *Plano de urbanização para a Várzea do Gravataí*. Luiz Arthur Ubatuba de Faria. Fonte: Faria, 1936.p.91.

A principal associação formal do *zoning* do Plano do bairro seria ao esquema teórico de cidade-jardim de Ebenezer Howard: as avenidas radiais, os anéis de indústrias e viação férrea e o centro cívico e comercial em torno da grande elipse. Esta associação foi estabelecida pelas pesquisadoras Célia Ferraz de Souza e Maria Soares de Almeida como

parte do capítulo *Cidade-jardim – a difusão de um modelo*, da coletânea histórica sobre o urbanismo no país intitulado *Urbanismo no Brasil 1895 -1965*.<sup>129</sup> As autoras descreveram o plano de Ubatuba em linhas gerais e atribuíam como suas principais referências a Cidade Industrial de Tony Garnier e o modelo de cidade-jardim de Ebenezer Howard.

A noção de *zoning* citada no plano foi amplamente difundida por Agache em 1930, na remodelação da cidade do Rio de Janeiro: dever-se-ia reconhecer a existência de certos elementos funcionais particulares da cidade e distribuí-los da melhor forma, o que se denominava *zoning*. Segundo ele, o princípio e a finalidade buscados pelo *zoning* exigiam uma nítida separação entre os bairros residenciais, comerciais e industriais, o que permitiria, a partir desta separação, definir os níveis de intervenção sobre a cidade.<sup>130</sup>

O *zoning* foi tratado na primeira parte deste capítulo, e é provável que a sua utilização tenha chegado de forma mais direta ao meio técnico de Porto Alegre não somente através do Plano Agache, mas também pelos textos do engenheiro paulista Anhaia Mello, que destacou o urbanismo americano e o desenvolvimento do *zoning* como instrumental no planejamento das cidades na publicação *Problemas de Urbanismo: bases para a resolução de um problema técnico* em 1929.<sup>131</sup>

Na década de 40, Paiva reproduziu em artigos parte do pensamento de Anhaia Mello sobre este assunto;<sup>132</sup> ele também referenciou o Plano do Rio de Janeiro como influência para ele e Ubatuba na *Contribuição* que, por sua vez, foi um trabalho cujo processo de elaboração ocorreu praticamente em paralelo com o *Plano para um bairro industrial e operário*. A partir da interlocução entre os colegas no período, podemos inferir que Ubatuba conhecesse o *zoning* através destas associações, antes mesmo de o instrumento ter sido citado como meio de regulação da cidade na *Contribuição* de 1938.

<sup>129</sup> O capítulo citado introduz o plano do bairro sob o título: *Proposta de um Bairro Industrial e Operário na Várzea do Gravataí, 1936*. In: LEME, M.C. da S.(org.) **Urbanismo no Brasil 1895-1965**. São Paulo: Studio Nobel; FAUUSP; FUPAM,1999. p. 311.

<sup>130</sup> A versão traduzida do plano Agache foi publicada pela Prefeitura do Distrito Federal com uma tiragem de 1750 exemplares. AGACHE, A. D. **Cidade do Rio de Janeiro: extensão, remodelação, embelezamento**. Paris: Foyer Brasilien, 1930. Para este trabalho, utilizamos como referência o estudo da Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, Secretaria Municipal de Urbanismo e Centro de Arquitetura e Urbanismo. OLIVEIRA, S. M. Queiroz de. (org.) **Planos urbanos do Rio de Janeiro: Plano Agache**. Rio de Janeiro: Centro de Arquitetura e Urbanismo, 2009.

<sup>131</sup> MELLO, 1929, op.cit., p.113.

<sup>132</sup> O artigo a que nos referimos: PAIVA, E.P. Os princípios diretores do urbanismo moderno. **Boletim Municipal**, Porto Alegre, vol VI,nº13, 1943. p. 120-134 e o texto de MELLO, 1929, op.cit. p. 113-130.

No centro da zona de habitação foi desenhado um grande largo elíptico com eixos de 200 e 300 metros, para onde convergiram as avenidas principais com 30, 40 e 50 metros de largura. A configuração das avenidas teria uma forma tentacular, dividindo a zona de habitação em setores que, segundo o autor, contariam cada um com praça, escola e quadra comercial - os chamados “centros com vida própria”.<sup>133</sup> Ao todo seriam oito avenidas, sendo que duas delas eram as conexões com o Plano de Novas Avenidas ligando ao centro da cidade, com a Farrapos e a Minas Gerais.

Os “centros de vida própria” descritos por Ubatuba teriam, por sua vez, relações com o conceito de unidade de vizinhança difundido pelo sociólogo americano Clarence Arthur Perry (1872-1944) na monografia *The Neighborhood Unit*, que integrava o plano de Nova Iorque editado entre 1923 e 1929 e utilizado amplamente na implantação das novas áreas suburbanas dos Estados Unidos.<sup>134</sup> A unidade de vizinhança, neste caso, seria limitada pelo raio de distância até a escola primária, e o sistema de vias internas deveria ser traçado de modo a desencorajar a circulação de passagem, com ruas de pouco volume de tráfego.

Não se conhece com exatidão em que momento o plano de Nova Iorque tornou-se conhecido nos meios técnicos locais; entretanto, ele foi mencionado como referência no *Expediente Urbano de Porto Alegre* em 1943.<sup>135</sup> Ressaltamos ainda que em *Problemas de urbanismo: bases para a resolução de um problema técnico*, Anhaia Mello difunde o urbanismo americano como um exemplo a ser seguido, e que o Plano Regional de Nova Iorque e arredores seria “o maior trabalho de urbanismo jamais realizado”.<sup>136</sup>

Feldman defende que a década de 1930 foi aquela em que o urbanismo americano teve significativa repercussão entre urbanistas e administradores brasileiros:

---

<sup>133</sup> FARIA, 1935, op.cit., 32.

<sup>134</sup> Este plano chamou-se “Regional Plan of New York and its environs” sob a coordenação de Thomas Adams. Clarence Perry desenvolve o conceito de unidade de vizinhança em 1924, em que propõe a organização de áreas residenciais visando uma vida familiar comunitária. As suas proposições fizeram parte do plano de Nova Iorque. Ver em: PERRY, C. *Neighborhood and Community Planning*. In: **Regional Survey of New York and its Environs**, Volume VII, Monograph One, 21-140. New York: Arno Press, 1974. Disponível em: < <http://codesproject.asu.edu/node/11>> Acesso em: 05. 08.2011. p.34-43.

<sup>135</sup> Conforme entrevista concedida pelo arquiteto Carlos M. Fayet à Maria Soares de Almeida, o Regional Plan of New York foi trazido dos Estados Unidos para a Prefeitura pelo Eng. Clóvis Pestana na década de 40. ALMEIDA, 2004, op.cit., p.29 e SILVA, J.L. da., PAIVA, E.P. **Um plano de urbanização**. Porto Alegre: Oficinas Gráficas da Livraria do Globo,1943,p. 58.

<sup>136</sup> MELLO, 1929, op. cit., p.36.



Os anos de 1930 constituem momento decisivo na convergência do olhar de urbanistas e administradores atuantes em diferentes cidades brasileiras para a experiência americana. Diferentemente do que aconteceu nas décadas anteriores, quando aspectos parciais do urbanismo americano – concepção estética de setores urbanos ou mecanismos reguladores isolados – foram incorporados em planos ou legislação, observa-se um conjunto de movimentos que engendram uma cadeia de disseminação não apenas de ideias e de práticas urbanísticas, mas também de modelos de instituições americanas.<sup>137</sup>

Não se poderia afirmar que Ubatuba tivesse tido acesso ao plano de Nova Iorque no período da elaboração do *Plano para um bairro*; no entanto, a descrição dos “centros de vida própria” não seriam muito diferentes da concepção original de Perry para as suas unidades de vizinhança.

Outro aspecto descrito por Ubatuba no plano foram as ruas dos setores de habitação: seriam estreitas e arborizadas, e alguns dos quarteirões seriam ajardinados internamente. Esta configuração dos quarteirões não foi detalhada no plano; no entanto, a ideia descrita seria a de prover “lugar próprio para sossego e descanso”, e remete aos jardins comuns das cidades-jardim e aos bairros-jardim de Barry Parker em São Paulo (Figura 88).<sup>138</sup>

---

<sup>137</sup> FELDMAN, S. **Planejamento e zoneamento**. São Paulo: 1947-1972. São Paulo: EDUSP, 2005, p.277.

<sup>138</sup> FARIA, 1935, op. cit., p.33. O bairro Jardim América de 109 hectares foi loteado com projeto de Barry Parker e Raymond Unwin. Parker foi convidado pela Companhia City de São Paulo a projetar um bairro totalmente novo para a cidade: o Jardim América, cujos planos de arruamento elaborados por Unwin e Parker datam de 1915. Parker veio a São Paulo em 1917, e voltou à Inglaterra em 1919, tendo elaborado, em sua estada no Brasil, vários relatórios sobre os imóveis da Cia. City e feito sugestões para os bairros do Pacaembu e Anhangabaú. Ressaltamos no entanto que os loteamentos-jardim ou bairros-jardim não tinham a autosuficiência da Cidade-jardim proposta por Howard, sendo mais próximo a um subúrbio com alguma infraestrutura. TOLEDO, 1996, op.cit., p.288. Ver também: ANDRADE, C.R.M.de. **Barry Parker**: um arquiteto inglês na cidade de São Paulo. São Paulo: FAUUSP, 1998. Tese de Doutorado.

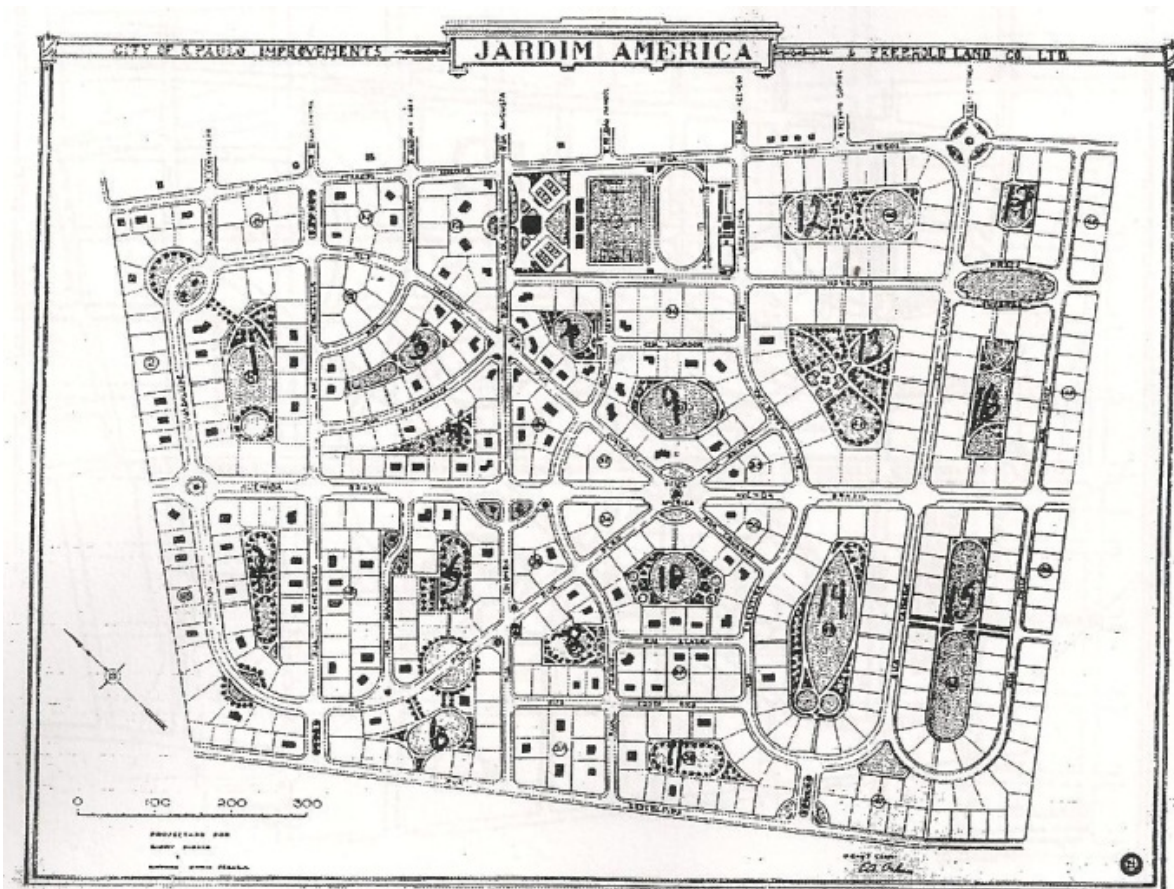


Figura 88: Projeto de Barry Parker para o Jardim América. Fonte: Andrade, C.R., 1998, p.254.

Saturnino de Brito iria além com esse tipo de quarteirão no seu trabalho para Recife em 1917: eram jardins internos gramados, arborizados e atravessados pelas vielas sanitárias.<sup>139</sup>

No projeto de drenagem da zona de habitação, Ubatuba traçou dois canaletes ao longo de vias que desembocavam no rio, “aproveitando-os ao mesmo tempo como função estética, fazendo-os passar por meio de avenidas de 50 e 30 metros” (Figura 89 e Figura 90).<sup>140</sup>

<sup>139</sup> ANDRADE, C. R. M. O plano de Saturnino de Brito para Santos e a construção da cidade moderna no Brasil. **Espaço & debates**: Revista de Estudos Regionais e Urbanos. Ano XI, nº 34, São Paulo: SCT/PR/FAPESP/FINEP, 1991, p.62. MOREIRA, F.D. A formação do urbanismo moderno no Brasil: as concepções urbanísticas do engenheiro Saturnino de Brito. **Espaço & debates**. Revista de Estudos Regionais e Urbanos. Ano XVII, nº 40, São Paulo: SCT / PR / CNPQ / FINEP, 1997, p.61.

<sup>140</sup> FARIA, 1935, op.cit., p.30.

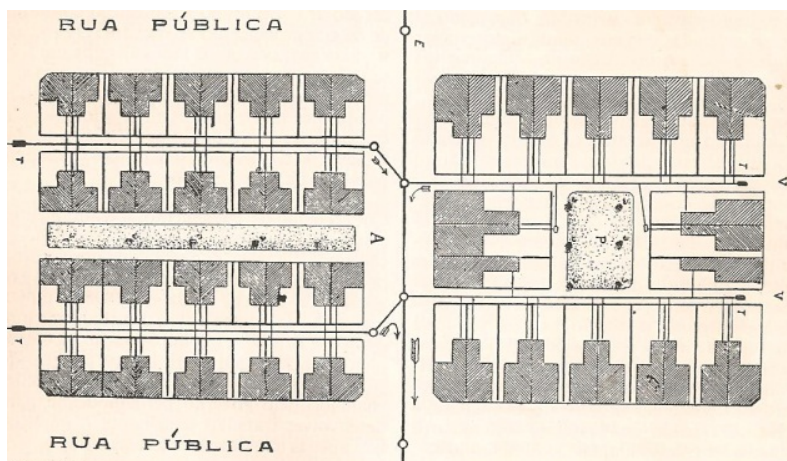


Figura 89: Vias sanitárias e centro de quarteirões ajardinados para o Plano de Recife em 1917. Saturnino de Brito.  
Fonte: Andrade, 1991, p. 62 .



Figura 90: Ampliação do Projecto Geral da Figura 86. Detalhe dos canaletos de saneamento previstos por Ubatuba de Faria.  
Fonte: Faria, Paiva, 1938, p.119.

Os parques públicos para as cidades industriais na primeira metade do século XX tinham como finalidade principal promover, como disse Choay, “a moralização da classe trabalhadora, tão sufocada pela realidade da industrialização dos espaços urbanos”.<sup>141</sup> No *Plano para um bairro*, seu autor introduziu esta ideia destacando o valor sanitário e social dos parques, e reservando um trecho em península com 30 hectares junto ao Saco do Cabral, no Rio Guaíba, para um “parque com uma situação magnífica, com água pelos dois lados”.<sup>142</sup>

O Centro Cívico se desenvolveria com uma série de equipamentos urbanos nos quarteirões ao redor da elipse central do projeto. Já o traçado da Zona Industrial seria periférico ao residencial, com suas ruas retas de largura mínima de 20 metros e com grande parte dos lotes servidos por linhas férreas para vagões e alinhados às docas particulares reentrantes ao longo dos rios. A área dos lotes junto ao rio Gravataí foi parcialmente detalhada, demonstrando as conexões que haveria entre as docas, os lotes, a rua interna e a linha de vagões, facilitando a carga e descarga. O matadouro seria localizado em terreno amplo e afastado, observada a posição conforme estudo do regime dos ventos e a defesa dos odores com árvores de “resina ativa”, como os eucaliptos.

<sup>141</sup> CHOAY, F. La naturaleza urbanizada. In: DETHIER, J.; GUIHEUX, A. (org.) **Visiones urbanas**. Europa 1879-1993. Barcelona: Electa/CCCB, 1994, p.61.

<sup>142</sup> FARIA, 1935, op.cit., p.33.

O cuidado com a direção dos ventos no projeto - objetivando evitar contaminações do ar – remete aos cuidados que Tony Garnier já tinha no seu plano da Cidade Industrial elaborada em 1904. Saturnino de Brito também utilizou os eucaliptos no projeto do *Novo Arrabalde de Vitória* em 1896, “contra o ar empestado dos climas quentes”, sendo que tanto para o *Novo Arrabalde* como para o *Plano para um bairro* foram mencionados os benefícios econômicos e higiênicos dos eucaliptos.<sup>143</sup>



Figura 91: Planta das docas e terrenos industriais do Projecto do bairro industrial e operário. L.A.Ubatuba de Faria. Fonte: Faria,1936,p. 94.

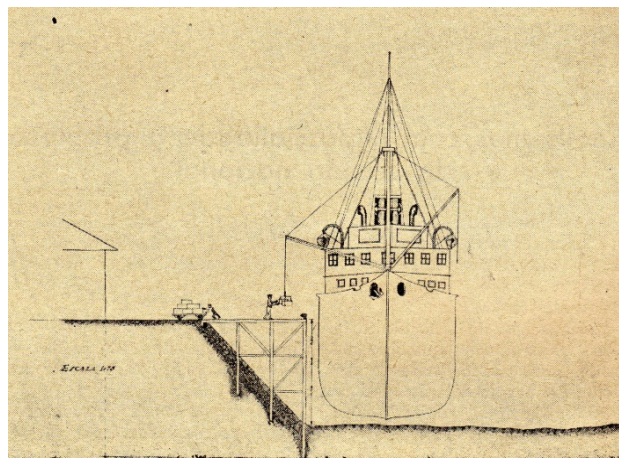


Figura 92: Perfil das docas industriais do Projecto do bairro industrial e operário. L.A.Ubatuba de Faria. Fonte: Faria,1936,p.95.

A descrição da zona industrial do plano é sucinta, citando os elementos principais da infraestrutura: rede ferroviária, cais de atracação, avenidas largas, quadras retangulares, lotes que facilitassem acesso à estrada de ferro. As docas permeiam as bordas dos rios e, conforme o autor, seriam particulares dos lotes periféricos: configuram docas reentrantes para abordagem de dois navios, sendo que a terra retirada para sua construção serviria para elevar o nível da área urbanizada (Figura 91 e Figura 92).

É justamente no desenho das docas reentrantes que a proposição de Ubatuba se aproxima mais do plano de Agache, especificamente quanto ao traçado do bairro industrial do Rio de Janeiro: em uma proporção maior, Agache concebeu amplos canais navegáveis para a atracação de barcos junto aos lotes industriais, contando com ramais ferroviários em uma via interna aos lotes tal qual Ubatuba propõe nas suas docas.<sup>144</sup> O bairro industrial de

<sup>143</sup> ANDRADE, C. R. M. de. Saturnino de Brito: um projetista de cidades. **AU Arquitetura e Urbanismo**. Ano 12, n. 72, jun./jul., 1997. Disponível em: <<http://www.revistaau.com.br/arquitetura-urbanismo/72/imprime24030.asp>> Acesso em: 02.03.2012.

<sup>144</sup> Quem foi encarregado do bairro industrial do Plano Agache foi justamente Arnaldo Gladosch que, logo depois, viria a elaborar um plano para Porto Alegre. CANEZ, A. P. **Arnaldo Gladosch**: o

Agache, entretanto, foi proposto como uma zona exclusivamente de docas e indústrias para a área urbana do plano do Rio de Janeiro. A habitação operária se concentraria em bairros limítrofes ao industrial, como os subúrbios de Bonsucesso, Ramos, Olaria, Penha, Cordovil, em aglomerações ao longo da estrada de São Paulo e da estrada de Ferro, bem como em centros que seriam formados na proximidade da zona industrial, nas margens dos rios Jacaré, Timbó e Faria quando fossem concluídas as obras de saneamento daquela área (Figura 93).<sup>145</sup>

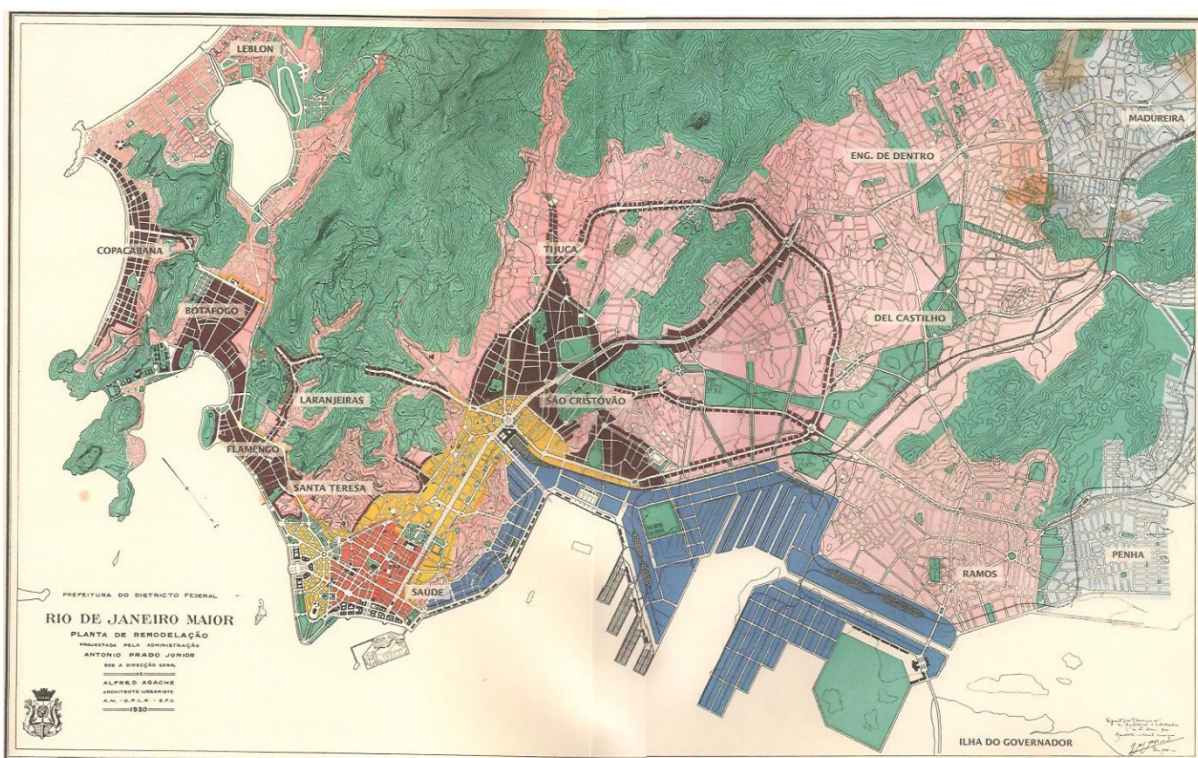


Figura 93: Planta referente ao zoneamento do Plano do Rio de Janeiro de Alfred Agache, 1930. Em azul, zona da indústria de quarteirões com ramais ferroviários e docas.  
Fonte: Oliveira, 2009, p. 141-142.

Assim, no *Plano para um bairro*, as funções foram planejadas conjuntamente, ou integradas à produção industrial, apesar de apresentarem-se no projeto como zonas isoladas por causa dos conflitos de moradia e fábrica.

---

edifício e a metrópole: Porto Alegre, São Paulo e Rio de Janeiro. Porto Alegre: Ed. Uniritter, 2008, p. 156.

<sup>145</sup> OLIVEIRA, 2009, op.cit. p.60.

Os aportes urbanísticos que analisamos no plano de Ubatuba e as relações com a produção em urbanismo do período em Porto Alegre nos permite considerar que:

- o autor do plano o produz influenciado por um pensamento urbanístico e modelos diversos, adaptados ao objetivo de congregar indústria e habitação, o que o coloca no patamar de outros produzidos no Brasil com este objetivo;

- o *Plano para um bairro* fez parte da *Exposição de Urbanismo e da Contribuição ao estudo da urbanização de Porto Alegre* – o plano de conjunto – trabalhos apoiados pela Prefeitura Municipal. Esta relação validaria o trabalho de Ubatuba como um projeto urbano de extensão para a cidade e indicaria as intenções da municipalidade para com a região da Várzea do Gravataí.

Considerando o *Plano para um bairro*, em uma análise histórica, veremos ainda outros indícios do seu pensamento urbanístico. Para Abreu Filho, que analisa o discurso da *Contribuição ao estudo da urbanização de Porto Alegre*, as referências urbanas do *Plano para um bairro industrial e operário* não se restringiram às cidades jardim, mas também ao urbanismo alemão disseminado nos meios técnicos da engenharia de Porto Alegre pelos textos de autores germânicos como Joseph Stübben (1845-1936), apresentados no *Der Stadtebau*, e Camillo Sitte, através dos planos de Saturnino de Brito. Argumenta ainda que no *Plano para um bairro* o urbanismo alemão é evidente, com semelhanças às cidades operárias alemãs do século XIX aos dos planos de expansão do início do século XX, que convergiam as ideias de com as da cidade-jardim inglesa.<sup>146</sup>

Nas primeiras décadas do século XX, o urbanismo alemão foi difundido por periódicos especializados como *Der Stadtebau*, e objeto de debates e discussões em congressos que expunham planos de cidades e suas extensões na Alemanha. Esta difusão foi tratada por José Geraldo Simões Júnior em alguns de seus artigos, em que destaca a disseminação do pensamento também no Brasil, com Saturnino de Brito, Victor Freire e Prestes Maia.<sup>147</sup> Segundo Toledo, que estuda o trabalho de Prestes Maia, o livro *Der*

---

<sup>146</sup> ABREU FILHO, 2006, op.cit., p.115.

<sup>147</sup> Os artigos que tratam deste tema são: SIMÕES JÚNIOR, J. G. A urbanística germânica (1870-1914): internacionalização de uma prática e referência para o urbanismo brasileiro. **Arquitextos**, Ano 09, jun. 2008. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/09.097/134>. Acesso em: 12. 12. 2011.; SIMÕES JÚNIOR, J. G. A contribuição germânica para a construção do

*Städtkbau* do arquiteto Joseph Stübben (1845- 1936) teve grande influência na formação do urbanista paulista. Aquele livro versava basicamente sobre a transformação, a extensão e o embelezamento das cidades, destacando-se a ênfase dada aos problemas de habitação, higiene e tráfego, que se tornaram uma obsessão à época.<sup>148</sup>

A questão do traçado viário era um dos principais debates da época, e o ponto principal era em relação às ruas e avenidas: se deveriam ser curvas ou retas. Segundo Simões Júnior, “a prevalência da visão viária (tão presente na obra de Baumeister e Stübben) é um fator inerente à modernidade urbana e ao grande fluxo de veículos, questões essas que Sitte não defendia. A praça de tráfego (rotatória), viria a se tornar um dos elementos basilares do planejamento das cidades”.<sup>149</sup>

A partir dos estudos de Simões Júnior, concordamos com as colocações de Abreu Filho sobre os reflexos do urbanismo alemão no *Plano para um bairro*. A proposição de traçado do plano seria um híbrido de retas e curvas conforme o zoneamento das funções, e as principais e amplas avenidas do bairro culminariam em uma praça rotatória, onde se localizaria o centro cívico.

Vimos, portanto, que como projeto urbano o *Plano do bairro* traduz uma série aportes do pensamento urbanístico de seu autor e das suas relações profissionais: Ubatuba de Faria, engenheiro da Escola de Engenharia de Porto Alegre, colega de Edvaldo Pereira Paiva e de Benno Hofmann. Como Plano, o trabalho estabeleceu uma série de estruturas ideais, tanto para o operariado residente quanto para a produção industrial diversificada, caso específico da proposição de Porto Alegre e que a distingue de outros núcleos industriais e operários no Brasil, construídos, a sua grande maioria, para atender à uma única empresa fabril.

Esta prerrogativa da congregação de habitação e indústrias se perpetua, como veremos a seguir, nos propósitos para área pela Firma Mentz e no planejamento econômico

---

urbanismo moderno (1870-1930) – referência para os primeiros projetos urbanos em São Paulo. **Anuário Martius Staden**, Instituto Martius Staden, nº58, 2011.p. 77.

<sup>148</sup> TOLEDO, 1996, op.cit., p. 121.

<sup>149</sup> SIMÕES JÚNIOR, J. G. A urbanística germânica (1870-1914): internacionalização de uma prática e referência para o urbanismo brasileiro. **Arquitextos**, Ano 09, jun. 2008. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/09.097/134>. Acesso em: 12. 12. 2011.

do poder público, reforçando o que acreditamos ter sido um ideal urbano do período de recorte.

### 3.2.3 Benópolis

A decisão sobre a implantação do *Plano para um bairro industrial e operário* de Ubatuba de Faria foi tomada pela Firma Mentz com recursos próprios a partir de 1937, com a execução de um canal de drenagem para o saneamento de parte da área do Imóvel Gravataí, desembocando no Saco do Cabral. Segundo reportagem à época, a urbanização levaria dez anos e teria um custo de 150 contos.<sup>150</sup>

Como foi visto antes, em 1938 o engenheiro Gladosch foi contratado pela prefeitura para elaborar um plano para a cidade. Constatamos que, a partir disso, a firma passou a ter cautela em relação à implantação do *Plano para um bairro*, pois dependia da aprovação do mesmo por Gladosch.

Ainda em 1940 a Firma pretendia a criação de uma sociedade anônima para cuidar dos interesses da urbanização da Várzea do Gravataí; contudo, foi aconselhada a aguardar a aprovação da planta de urbanização de 1935 pelo Dr. Gladosch e prefeitura.

Em 1941 a propriedade em questão passava de zona rural para zona suburbana e como toda a zona norte da cidade sofreu com a enchente, que destruiu e paralizou todas as obras que já haviam sido iniciadas pela Firma. A desapropriação para o dique de contenção contra as cheias aconteceu em 1942, e em 1943 iniciava-se o processo de desapropriação de uma área de aproximadamente 40 hectares para a Viação Férrea do Rio Grande do Sul, que foi concluída com o Decreto nº1629 de 12 de julho de 1945. No entanto, o pagamento desta desapropriação ainda era reivindicada pelos sócios em 1949, recursos esses que pretendiam direcionar para a urbanização.

Em 1946, havia intensas negociações com empresas loteadoras paulistas para associarem-se à Firma Mentz, ao mesmo tempo em que os sócios pretendiam a venda

---

<sup>150</sup> O 90º aniversário de fundação da Firma de Frederico Mentz e Cia. Será executado o plano de urbanização da Várzea do Gravataí. **Diário de Notícias**, 11 de dezembro de 1937. Acervo B. Mentz, DELFOS/PUCRS.



prévia de terrenos para fábricas no sentido de adquirir fundos para a urbanização. Exemplo disso eram as tratativas para a instalação junto ao Guaíba de uma usina elétrica e de uma fábrica de cimento das Indústrias Matarazzo, que insuflaria vultuosos recursos para a urbanização. Comentavam os sócios que iriam exigir dos compradores o respeito ao plano urbanístico da área.<sup>151</sup>

Consta em ata deste mesmo ano que o engenheiro Fernando Mendes Ribeiro - então Subdiretor Geral de Urbanismo da Prefeitura - aconselhava os sócios da firma a não iniciarem a urbanização da Várzea do Gravataí até que a Prefeitura solucionasse problemas de traçado e as ligações com o dique de contenção.<sup>152</sup>

Dadas as novas condições da propriedade em função das desapropriações, em janeiro de 1949 a Firma contratou o engenheiro Mendes Ribeiro para elaborar um novo plano de urbanização do Imóvel do Gravataí, ao mesmo tempo em que os sócios contavam com a boa vontade da Prefeitura em sanear esta área.<sup>153</sup>

O projeto de Ribeiro, intitulado *Estudo para o aproveitamento de uma área em Navegantes. Propriedade de F. Mentz S.A*, corresponde a uma planta que, por sua descrição em ata, seria um trabalho entregue em 10 de agosto de 1949, atualmente no Acervo B. Mentz. Apesar da mesma não possuir um registro do autor, os comentários dos sócios em ata de reunião refletem os detalhes na planta citada, o que confirmaria a sua autoria (Figura 94).

---

<sup>151</sup> Atas da Firma Mentz S.A. Ata nº 704 de 07.05.1946, v.8; nº 718 de 09.09. 1946,v.8; nº 727 de 11.11.1946, v.8; nº 728 de 18.11.1946,v.8 e nº 729 de 25.11.1946, v.8. Acervo B. Mentz, DELFOS/PUCRS.

<sup>152</sup> Atas da Firma Mentz S.A. Ata nº 719 de 16.09.1946, v.8. Acervo Benno Mentz, DELFOS/PUCRS

<sup>153</sup> Atas da Firma Mentz S.A. Ata nº 792 de 18.01.1949,v.10. Acervo Benno Mentz, DELFOS/PUCRS.



Figura 94: Estudo para o aproveitamento de uma área em Navegantes. Propriedade de F. Mentz S.A. Eng. Fernando Mendes Ribeiro. esc. 1:5000. Fonte: Acervo plantas B. Mentz, DELFOS/PUCRS.

Outras plantas também faziam parte do processo de elaboração do trabalho *Benópolis*: uma planta colorida original produzida sob o título *Projeto de urbanização de uma área de terra de propriedade de F. Mentz S. A. protegida pelas obras do DNOS* e ainda uma chamada de *Projeto de Urbanização para a Benópolis em Porto Alegre*. Nesta última estavam traçadas as três principais avenidas do projeto e, com algum detalhamento, os lotes industriais e seus ramais ferroviários (Figura 95 e Figura 96).



Figura 95: Projeto de urbanização de uma área de terra de propriedade de F. Mentz S.A. protegida pelas obras do DNOS. 1950. Fonte: Acervo B. Mentz, DELFOS/PUCRS.

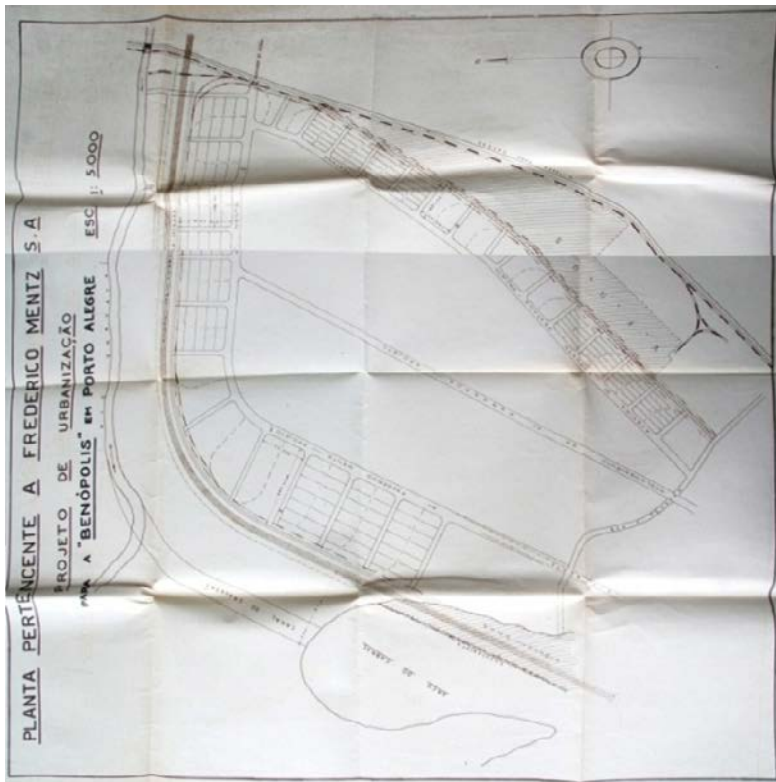


Figura 96: Planta pertencente a Frederico Mentz S.A.: Projeto de Urbanização para Benópolis em Porto Alegre.s/d. Fonte: Acervo B. Mentz, DELFOS/PUCRS.

O projeto, chamado de *Benópolis* pelos sócios, contemplou a mesma propriedade do *Plano para um bairro* de Ubatuba, porém reduzida pelas desapropriações da Viação Férrea, DAER e dique. Ribeiro manteve um zoneamento das atividades semelhante ao *Plano para um bairro*: foram traçadas extensas quadras para indústrias e depósitos em faixa junto ao dique divididas por uma via férrea central, enquanto a zona de habitação, interna à zona industrial, era limitada por ampla e arborizada avenida de contorno: a Avenida Frederico Mentz. A principal diferença entre as proposições, além do afastamento da propriedade com o rio por causa do dique, reside na ampliação do zoneamento industrial no projeto de Ribeiro, com a criação de faixa junto à estação da Viação Férrea.

Enquanto a faixa industrial faria toda a extensão interna do dique e da faixa junto à Estação da Viação Férrea com uma solução simples e linear de traçado, a habitacional configurava-se com rigor simétrico, sendo que em alguns cruzamentos fazia uso das rotatórias. Destacam-se no projeto as muitas áreas verdes traçadas, como as praças, as amplas faixas de canteiro nas avenidas e as próprias rotatórias.

Um grande eixo de simetria foi traçado a partir do centro da avenida principal da zona de habitação: a Avenida Farrapos. Esta foi tratada como um boulevard: iniciava estreita, ligando-se à Farrapos consolidada e alargando-se em três pistas com 70 metros no total, separadas por largos canteiros e culminando em uma praça de tráfego, centro de um semicírculo que neste ponto a estreita novamente e a liga com a estrada sobre o dique. Outras duas avenidas se destacavam: a Avenida Frederico Mentz, que contornava os quarteirões de habitação em semicírculo; e a Avenida Augusto Pestana, conformada em paralelo à linha da viação férrea. O contorno do dique de proteção era encimado por uma via que se conectava às avenidas transversais e com a Estrada para Canoas (Figura 94).

O semicírculo é a forma geométrica que adquire a maior relevância no traçado, pois organizou simetricamente a maior parte da zona residencial. Apesar não contarmos com um plano descritivo para este projeto, foram localizados alguns equipamentos em planta que distinguem a praça do semicírculo como a localização de edificações de vulto. Na Avenida Farrapos, em uma rotatória praticamente no centro geométrico do projeto, localiza-se o “Monumento à Indústria”, cercado, por sua vez, também com edificações de destaque. O comércio estaria implantado em praticamente toda a extensão da Farrapos, avenida mais importante do projeto. Outras edificações localizadas em planta não puderam ser identificadas conforme a legenda; porém, são elencados o centro administrativo, a igreja, os bombeiros, escolas, puericultura, o clube esportivo, cinema e teatro, o hospital, o hotel e as casas bancárias.

São no entanto identificáveis o mercado central, o estádio e a edificação para a assistência social. Na zona de habitação, além de lotes para residências unifamiliares, algumas edificações seriam destinadas à habitação coletiva até três pavimentos e com mais de três pavimentos, porém não é possível identificar a localização exata dessas últimas duas tipologias.

No caso anterior do *Plano para um bairro*, a elipse da área de habitação era o ponto centralizador do traçado, enquanto em *Benópolis* o semicírculo assumiu esta condição. A diferença neste caso seria que em *Benópolis* existiria uma divisão de centralidades: uma dada pelo semicírculo, outra no ponto médio da Farrapos, na altura do Monumento à Indústria. A Avenida Farrapos também concentraria grande parte do comércio, com a localização assinalada por uma faixa comercial em quase toda a sua extensão.

A praça semicircular foi, em termos referenciais, um elemento compositivo centralizador em outros projetos urbanos. Geralmente em menor escala, destinavam-se a ser pontos congregadores do traçado onde se localizavam os principais equipamentos, como em *Port Sunlight* (1888-1900) e *Welwin* (1920), ou ainda ter um caráter simbólico e monumental, como a “Porta do Brasil” de Agache para o Rio de Janeiro em 1930 (Figura 7, Figura 97 e **Erro! Fonte de referência não encontrada.**).

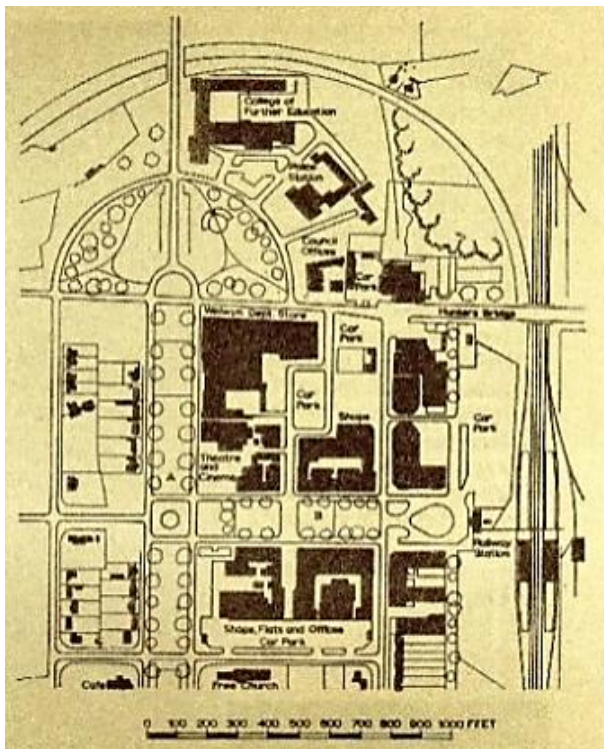


Figura 97: Área central de Welwin.  
Fonte: Howard, 1996, p.62.



Figura 98: Porta do Brasil, Plano do Rio de Janeiro, Agache, 1930.  
Fonte: Toledo, 1996,p.271.

Pelas proporções e objetivos de *Benópolis*, provavelmente seu autor pretendesse tão somente conformar o centro cívico com o semicírculo. No entanto, o desenho das avenidas principais e suas rótulas trazem associações formais com os trabalhos de Agache no Rio. Não poderíamos afirmar que estas tenham sido suas referências de fato, devido às poucas informações sobre o pensamento urbanístico de Ribeiro. Contudo, o plano do Rio de Janeiro teve repercussão nos meios técnicos de Porto Alegre como um projeto de relevância no centro do país. Já *Port Sunlight*, era um modelo de cidade industrial reconhecida internacionalmente desde sua implantação, construída pela iniciativa privada e citada como exemplo de sucesso entre os engenheiros urbanistas seus contemporâneos.<sup>154</sup>

Assim, pode-se verificar que composição do traçado não era tão original na sua essência; porém, o rigor simétrico das vias e quadras bem como de alguns dos seus equipamentos o destacaria como proposição diferenciada do seu antecessor de 1935, no qual a organicidade do traçado ressaltava. O caráter rigoroso do trabalho de Ribeiro e as desapropriações sucessivas da propriedade não mudaram uma questão comum a ambos os trabalhos da Várzea: o zoneamento das funções indústria e habitação.

Em agosto de 1949, Ribeiro mostrava o seu trabalho aos sócios da Firma Mentz e estes comentam a exposição favoravelmente em ata:

O Dr. Fernando Ribeiro nos mostrou o plano desta futura cidade moderna, com lindas avenidas, praças, mercado público, corpo de bombeiros, estádio para os amadores (*Turnverein* Navegantes) zona industrial e comercial. A avenida Farrapos vai ter largura de 70 metros.<sup>155</sup>

<sup>154</sup> A cidade de Port Sunlight foi citada como exemplo de cidade industrial no Plano para Monlevade de Continentino.

<sup>155</sup> Atas da Firma Mentz S.A., Ata nº 816 de 10.08.1949. v.10.Acervo B. Mentz, DELFOS/PUCRS.

Como é possível perceber, os sócios reconheciam neste comentário a importância que o trabalho adquiriu e, mais que isso, as proporções de “cidade moderna” dada pelos atributos do projeto.

Este projeto de Ribeiro para a Várzea do Gravataí fez com que os sócios buscassem alternativas de recursos externos para a urbanização. A Firma Mentz começava as tratativas em São Paulo com o diretor da Sociedade Urbanizadora São Paulo, Sr. Maurício Karman para a organização da futura “Sociedade Urbanizadora do Rio Grande do Sul”.<sup>156</sup> Depois, ainda no mesmo ano, aquela pretendia a associação de três grupos capitalistas para a criação de um banco de financiamentos, a fim de progredir na implementação da urbanização de *Benópolis*.<sup>157</sup>

É perceptível na planta de *Benópolis* a reserva, junto às margens do Rio Gravataí - e, portanto, fora da proteção do dique - de terrenos para empresas industriais. A reserva e o negócio de terrenos mesmo sem a área do projeto estar urbanizada era, segundo os sócios, uma maneira de financiar a urbanização pretendida.

As atas disponíveis sobre as progressivas ações sobre o imóvel Gravataí limitaram-se até janeiro de 1950, quando Benno Mentz vai à Europa para tratar de sua saúde, “aproveitando sua estadia no velho mundo para estudos de urbanização, representações etc.”<sup>158</sup> Assim, conhece-se ainda pouco sobre a progressão da implantação de *Benópolis*; porém, se observarmos atualmente as principais avenidas da área, é possível perceber que o projeto de Ribeiro orientou parte do traçado atual: a Avenida Farrapos do projeto corresponde à atual A.J.Renner; a Av. Frederico Mentz permanece com mesmo nome, porém com traçado incompleto; e a Av. Augusto Pestana, cujo traçado alterado transformou-se na Av. Ernesto Neugebauer.

Os terrenos nas margens do Rio Gravataí foram sendo negociados exclusivamente para indústrias a partir do final dos anos 40, resultando em uma faixa industrial não protegida pelo dique, assim como desconectada da malha urbana atual.

---

<sup>156</sup> Atas da Firma Mentz. Ata nº 797 de 04.03.1949. v.10. Acervo B. Mentz, DELFOS/PUCRS.

<sup>157</sup> Atas da Firma Mentz. Ata nº 820 de 18.10.1949.v. 10. Acervo B. Mentz, DELFOS/PUCRS.

<sup>158</sup> Atas da Firma Mentz. Ata nº 830 de 31.01.1950.v.10. Acervo B. Mentz, DELFOS/PUCRS.

As áreas de habitação do projeto não representam atualmente o projeto de Ribeiro, levando-nos a crer que a partir de 50 a prospecção de recursos através das associações capitalistas que os sócios pretendiam foi mal-sucedida, e que o falecimento de Benno Mentz em 1954 tenha contribuído para a desistência do projeto industrial e operário nos moldes pretendidos do *Plano do bairro* e de *Benópolis*.

Em resumo, este capítulo tratou sobre dois projetos industriais e operários da Várzea do Gravataí financiados pela iniciativa privada. O período foi de ampla penetração e influência das intenções desse grupo nas esferas públicas, representada pela atuação dos autores desses projetos como urbanistas e técnicos da prefeitura.

A penetração da classe industrial na administração municipal é exemplificada na gestão de Alberto Bins, um proeminente industrial de Porto Alegre. Este período se destacou pela promoção da indústria como setor na Exposição Farroupilha, e da cidade na Exposição de Urbanismo. Na mesma administração, salientamos ainda o que foi chamado de Plano de Pavimentação, que possibilitou a expansão da cidade para as zonas mais afastadas do centro. Esta expansão se faria por um expressivo número de loteamentos até 1938 pois, ao que se verifica, o empresariado temia a nova regulamentação que poderia advir do Plano Gladosch.

O plano de Ubatuba e o projeto de Ribeiro eram, por sua vez, projetos que pretendiam a expansão da cidade na continuidade do Navegantes. Os recursos para a urbanização proviriam da própria empresa ou das associações capitalistas com outras empresas de outros estados, condição que, no entanto, não obteve o resultado esperado.

As relações com a Prefeitura foram construídas no sentido da aprovação desses projetos de expansão no contexto do Plano Gladosch e das resoluções da Comissão do Plano Diretor. Para obter tal aprovação, os sócios contavam com o conhecimento e influência dos autores desses trabalhos, Ubatuba de Faria e Fernando Mendes Ribeiro. Verifica-se que os autores dos projetos, além da elaboração dos mesmos, seriam também responsáveis pela propaganda, aprovação e inserção dos mesmos nos planos urbanos da Capital. Como vimos, o *Plano do bairro* não chegou a ser incluído no Plano Gladosch, apesar dos esforços de seu autor; porém, tornou-se amplamente conhecido através do estudo da *Exposição de Urbanismo*, de 1936, e da *Contribuição*, de 1938.

Finalmente, como foi visto, apesar das expectativas no apoio do município e do estado para o saneamento da área e implantação dos projetos, a urbanização da Várzea do Gravataí restringiu-se às ações exclusivamente da Firma. Esta, como entidade empresarial,



não tinha projeção nacional e não obteve sucesso nas associações com outras empresas para suas intenções para a propriedade.

Entretanto, como veremos a seguir, os objetivos de alguns sócios da Firma Mentz para o negócio de proximidade entre habitação e indústria seria realizado, a partir de 1946, em outra área da zona norte de Porto Alegre: no chamado Passo da Mangueira, arrabalde localizado ao longo de uma das radiais pavimentadas na gestão de Bins – a Estrada do Passo d'Areia.

## CAPÍTULO 4:

### O SEGUNDO NÚCLEO INDUSTRIAL DE PORTO ALEGRE: O PASSO D'AREIA E O PASSO DA MANGUEIRA (1930-1955)

O presente capítulo enfoca um dos aspectos do processo de industrialização de Porto Alegre referente à sua urbanização, no qual são objeto os loteamentos implantados próximos às indústrias nos arrabaldes do Passo d'Areia e do Passo da Mangueira. Estes se desenvolveram principalmente ao longo da Estrada do Passo d'Areia, que conduzia à cidade de Gravataí (antiga Vila Aldeia dos Anjos), formando um segundo núcleo industrial de Porto Alegre no processo de localização industrial e operária.

Conforme Singer, o processo de industrialização em Porto Alegre iniciado pouco antes do período da República Velha repercutiu na cidade como uma estruturação progressiva de áreas ao norte do município. Ali se estabeleceu em um zoneamento lógico, viabilizado pelas possibilidades de transporte (fluvial, rodoviário e ferroviário) para o interior, origem dos insumos e destino da produção, visto que estas empresas atendiam principalmente o mercado regional.<sup>1</sup> O primeiro núcleo desta estruturação foi o do Navegantes, conforme tratamos no Capítulo 2. Nos anos seguintes, com a pavimentação da Estrada do Passo d'Areia e a implantação da Vila dos industriários (IAPI), houve a atração de novas indústrias para a região da cidade denominada Passo d'Areia e Passo da Mangueira. Esta atração, como destaca Macedo, cooperou para a ocupação progressiva por novos loteamentos:

Logo depois da Vila dos Industriários (IAPI) houve um surto de desenvolvimento da cidade em direção à Várzea do Gravataí, até então de fraquíssima densidade demográfica. É a Vila do IAPI, no fim da linha do bonde Floresta, que vai estimular a ocupação da antiga "Estrada de Baixo": Avenida Assis Brasil, Passo d'Areia e Passo da Mangueira. Para lá deslocam-se, em seguida, grandes indústrias e, em torno delas começam a surgir loteamentos especulativos para a venda de terrenos a operários<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> SINGER, 1977, op.cit., p.160.

<sup>2</sup> MACEDO, F.R. de. **Porto Alegre: origem e crescimento**. Porto Alegre: Sulina, 1968. p.114.

O chamado Passo d'Areia na zona norte de Porto Alegre era uma área de baixios em torno do Arroio da Areia, atualmente canalizado. Segundo Franco, “toda a região que lhe era adjacente ficou conhecida como arrabalde do Passo d'Areia, pelo menos até o obstáculo fluvial mais próximo, constituído pelo Passo da Mangueira”.<sup>3</sup> Conforme Sanhudo,<sup>4</sup> vereador e autor que descreveu as suas impressões sobre Porto Alegre, o Passo d'Areia desenvolveu-se, em realidade, a partir da enchente de 1941, pois tais terras na zona norte da cidade correspondiam àquelas que ficavam a salvo das cheias dos rios que desembocavam em Porto Alegre. Além deste evento, segundo o mesmo autor, a implantação da Vila dos Industriários (IAPI) transformou a área do Passo d'Areia de um lugar de passagem para fora do município para um arrabalde em que passaram a se instalar as indústrias e seu operariado.<sup>5</sup>

O Passo da Mangueira, cujo nome se deve ao Arroio da Mangueira, diz respeito a uma região próxima à atual Estrada do Forte e adjacente ao Passo d'Areia. Correspondem atualmente aos bairros Cristo Redentor, Vila Ipiranga, Jardim Floresta (antiga Vila Floresta), Jardim Lindóia e São Sebastião. O Passo da Mangueira, conforme Sanhudo, era “a velha estrada para carretas no início do século substituída atualmente por uma das mais belas e monumentais avenidas da cidade – a Assis Brasil. Tem bonito canteiro central e oferece larga faixa ao intenso tráfego dessa região eminentemente industrial”.<sup>6</sup> O autor comentava, portanto, a impressão do caráter predominante da avenida (antiga Estrada do Passo d'Areia) que passava ser conexão importante para fora do município na direção do litoral e a localização, como veremos, de loteamentos gerados próximos a estabelecimentos industriais.

Este capítulo pretende esclarecer: o processo de implantação dos loteamentos nesta área e as conexões que podem ser estabelecidas entre seus agentes promotores; a Vila do IAPI, como um plano originado das políticas habitacionais do Governo Federal, principal referência local, e os projetos de loteamentos. Considerando que estes projetos foram, de

---

<sup>3</sup> FRANCO, S. da C. **Porto Alegre: guia histórico**. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2006.p. 43.

<sup>4</sup> Ary Veiga Sanhudo era advogado e foi vereador entre 1952-55 e 1956-59. Apresentou um projeto de lei à Câmara Municipal em que regulamentava os limites e nomes dos bairros de Porto Alegre, projeto que foi aprovado pela Lei 2.022 de 7 de dezembro de 1959. MONTEIRO, C. **Porto Alegre e suas escritas: história e memórias da cidade**. Porto Alegre: EDIPUCRS,2006.p.332.

<sup>5</sup> SANHUDO, A. V. **Porto Alegre: crônicas de minha cidade**. V. 2. Porto Alegre: Editora Movimento, Instituto estadual do Livro, 1975. p. 203-207.

<sup>6</sup> Ibidem, p.208.

maneira bem-sucedida, localizados afastados do centro em arrabaldes, verificaremos a seguir quais os fatores que envolveram esta realização.

#### **4.1 Os agentes: os incorporadores e os industriais**

As áreas ao longo da antiga Estrada do Passo d'Areia (atual Avenida Assis Brasil) eram, até quase a década de 30, zona de chácaras e de passagem para o litoral. Assim como outras radiais de Porto Alegre, a partir de 1929 a Estrada fez parte do Plano de Pavimentação do Intendente Alberto Bins, e foi sendo progressivamente ocupada por loteamentos e parcelamentos.

No mapa de 1929 de Francisco Bellanca, tanto a Estrada do Mato Grosso (Avenida Bento Gonçalves) como o Caminho do Meio (Avenida Protásio Alves) eram as radiais a partir da península com maior extensão e com o maior número de traçados de ruas a elas conectados, enquanto a Estrada do Passo d'Areia configurava um trecho curto e sem continuidade (Figura 60). Em 1932, um novo mapa de Bellanca revelava esta última estrada prolongada na direção dos limites do município e, em certo trecho, um extenso e elaborado traçado de ruas curvas que se ligava a ela: era a Vila Cristo Redentor, loteamento aprovado em 1930 com 772.700 metros quadrados<sup>7</sup>(Figura 99 e Figura 100). Este correspondia a uma antiga Fazenda, loteada pelos Irmãos Bernardi & Cia. e foi, ainda em 1936 - portanto antes da grande enchente - objeto de reportagem do jornal Correio do Povo. Nesta, os redatores destacavam o arrabalde agradável que era o Cristo Redentor, e como as famílias que para lá se mudassem estariam a salvo das enchentes, já que no Navegantes e próximo aos rios deveriam ficar somente as indústrias - conforme o depoimento de um dos loteadores, Sr. Bernardino Bernardi:

A baixada, devido beirar o Guahyba, é lógico que seja o ponto adequado dos estabelecimentos fabris, dado o motivo que se torna óbvio enumerar. Aliás estes estabelecimentos soffrem em cada enchente avultados prejuízos o que lhes deve forçosamente, causar sérios transtornos. De outro lado, o operário que volta ao lar exausto pela fadiga diurna deseja a moradia nas proximidades do estabelecimento onde exerce sua atividade, mas, vive eternamente pensativo, receioso de que os dolorosos sacrifícios pelos

---

<sup>7</sup> Arquivo nº59 de Loteamentos Regulares da Unidade de Registro e Processamento - URP II/SMOV/PMPA.

quaes passou, venham a se repetir; compra seus utensílios com a impressão de ve-los novamente arruinados e replanta novamente seu cantinho de terra com a insegurança, porém de colher os frutos de seu suor... Enfim a solução mais fácil e segura para sanar uma calamidade que ameaça tornar-se cronica com resultados desastrosos e consequencias dolorosas, é deixar as baixadas aos estabelecimentos industriaes, os quaes – não há dúvida – terão também que elevar o nível de suas propriedades.<sup>8</sup>

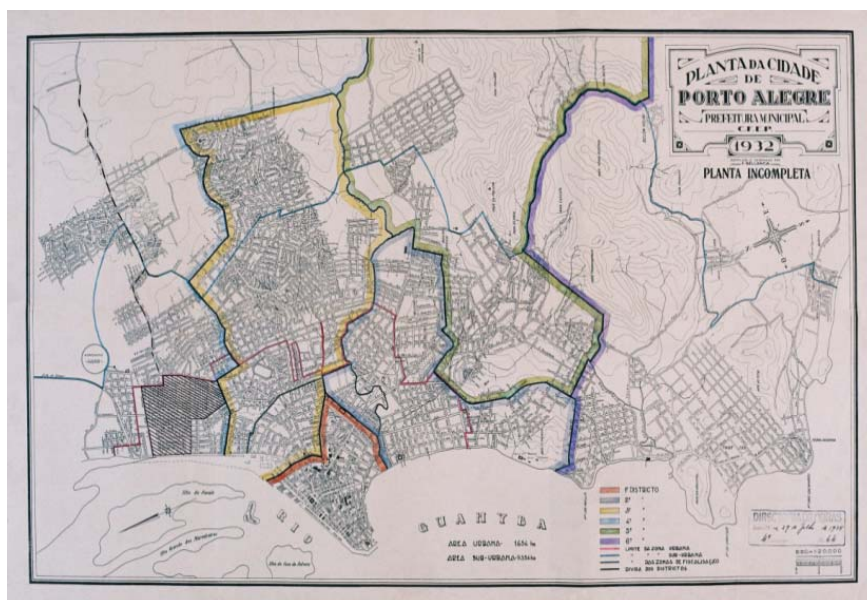


Figura 99: Planta da Cidade de Porto Alegre de 1932 com os limites da zona urbana, suburbana e rural de Porto Alegre e os seus distritos. Francisco Bellanca.

Fonte: Cartografia Virtual Histórica-Urbana de Porto Alegre, IHGRS, 2005. Planta 40.



Figura 100: Recorte ampliado do 4º Distrito. Área hachurada: Navegantes e São João. Linha tracejada: Estrada do Passo d'Areia e traçados dos loteamentos Cristo Redentor e Vila Progresso.

Os Irmãos Bernardi resolveram assim lotear sua fazenda implantando o loteamento chamado de Vila Cristo Redentor. Nos anos seguintes, loteadores que tinham propriedades adjacentes aprovam a Vila Floresta; ambos os loteamentos são precursores na região. A seguir, obteriam aprovação na Prefeitura o Loteamento Passo d'Areia, da Empresa Territorial Santanna, e a Vila Progresso, da Empresa Territorial Rosenblit, do outro lado da Estrada do Passo d'Areia. Dentre as firmas incorporadoras citadas, a Territorial Santanna contava entre seus acionistas com empresários industriais e comerciais como Antônio Chaves Barcellos, da família proprietária do Lanifício São Pedro em Caxias do Sul e do Moinho Chaves & Irmãos.

<sup>8</sup> Um arrabalde desta capital privilegiado pela natureza. **Correio do Povo**, Porto Alegre, 03 de Nov. 1936. p. 3.

A Empresa Territorial Suburbana Ltda. era uma das principais proprietárias de terras no Passo d'Areia e Passo da Mangueira. Nas décadas de 40 e 50, promoveu o loteamento da Vila Passo d'Areia, onde se instalaria a fábrica da Zivi Hércules. Em áreas rurais afastadas como na Estrada do Passo do Feijó (Avenida Baltazar de Oliveira Garcia), pretendia o parcelamento em “chacrinhas” para o operariado, planejando que os lotes pudessem ser cultivados e ainda desdobrados no futuro.<sup>9</sup>

Em 1946 a firma Mentz adquiriu, da Territorial Suburbana, um imóvel de 32 hectares na Estrada do Forte, visando ampliar o número de imóveis de sua propriedade no local. Com a ampliação da área formou-se uma nova sociedade de terras, a “Urbanizadora Mentz”, cujos sócios principais eram Aloisio Brixner, Benno Mentz, Cipriano Micheletto, João Wallig e A.J. Renner, todos eles industriais de projeção.

Por sua vez, as empresas industriais de A. J. Renner iniciaram, em 1946, o loteamento de uma área de aproximadamente 56 hectares no Passo da Mangueira, chamada de Vila Operária Renner<sup>10</sup> e divulgada no boletim da companhia. A vila a ser implantada teria em torno de 600 terrenos, ruas e praças; seria próxima à fábrica de tintas Renner, Hermann & Cia e prever-se-ia, dentro do loteamento, um terreno para a instalação da fábrica de louças Renner. A idéia, segundo o boletim anunciava, era de possibilitar a um grande número de “colaboradores” a construção de sua casa própria.<sup>11</sup>

No início da década de 50, o Passo d'Areia passou a ser conhecido por ser a localização da Vila dos Industriários (IAPI), área até então periférica que era servida por uma rede de infraestrutura e transporte. Próximo a esta, dois outros loteamentos foram aprovados pela municipalidade: o Parque Industrial Passo d'Areia (1954) e seu prolongamento, o Loteamento Passo d'Areia 2 (1955). O primeiro tinha dentre seus loteadores o engenheiro Oswaldo Coufal, incorporador responsável também pelo loteamento de Ipanema e da Praia do Imbé, este último projetado pelo engenheiro Ubatuba

---

<sup>9</sup> Loteamento Passo das Pedras aprovado em 13.07.1953. Arquivo nº29 A5, Loteamentos Regulares da Unidade de Registro e Processamento - URP II/SMOV/PMPA.

<sup>10</sup> No Boletim das Indústrias Renner consta a planta com o nome de Vila Operária Renner e fotografias do progresso das obras deste loteamento. Porém nos arquivos da Unidade de Registro e Processamento - URP II/SMOV/PMPA o processo desta área teve o Termo de Compromisso assinado em 1955, sob o nome de Jardim Itati. **Boletim Renner Seleções 1945/48**, Porto Alegre: A.J. Renner Indústria do Vestuário, 1948.

<sup>11</sup> Ibidem, p. 147-153. Os “colaboradores” citados no Boletim não eram definidos, porém entende-se no artigo de que eram os empregados daquela indústria.

de Faria. Já o chamado Loteamento Passo d'Areia 2, conforme seu processo aprovado em 1955, era de propriedade de uma sociedade entre a empresa industrial de Corbetta e Irmãos & Cia. Ltda e da Sociedade de Terrenos Mottin Ltda. Na planta deste loteamento, estava assinalada a localização da Metalúrgica Pizzato, e próximo a ambos os citados, a Metalúrgica Febernati implantada no final da década de 40.

Dentre os loteamentos aprovados na década de 50 consta a chamada Vila do Passo da Mangueira, a ser instalada no trecho triangular formado pela bifurcação da Avenida Assis Brasil (antiga E. do Passo d'Areia) e a estrada do Passo do Feijó (atual Av. Baltazar de Oliveira Garcia). Esta propriedade pertencia à Companhia de Indústrias Gerais, Obras e Terras S.A, que era a sucessora da Dahne e Conceição<sup>12</sup> – empresa comercial, industrial e construtora com significativa projeção e negócios no país. Até 1948, esta sociedade contava com o ex-prefeito e então Governador Ildo Meneghetti (1955-59) entre seus acionistas, que participou pessoalmente da fundação de indústrias da empresa, entre elas a FACELPA – Fábrica de Celulose e Papel sediada em Canela, RS. Na área industrial, a Cia. de Indústrias Gerais, Obras e Terras ainda era proprietária da Fábrica de Papel Três Portos em Esteio e da Indústria Brasileira de Óleos e Graxas no bairro Niterói em Canoas. Como loteadora, atuou em Esteio, Viamão, Guanabara e em Porto Alegre.<sup>13</sup> Apesar da íntima relação empresarial entre Meneghetti e a companhia responsável pela Vila do Passo da Mangueira, o governador teria se afastado quando eleito. Assim, não se conhece se houve algum envolvimento entre o Governador e a implantação desse loteamento.

Os loteamentos até aqui citados correspondem àqueles que tiveram seus processos aprovados entre 1930 e 1955, ao longo da Estrada do Passo d'Areia. Verificamos, neste conjunto, que as sociedades loteadoras eram diversificadas, mas o foco dos negócios era a população operária local e também a de baixa renda. Duas empresas, no entanto, são exemplares neste enfoque: a Urbanizadora Mentz e a Indústria de Vestuário A.J. Renner,

---

<sup>12</sup> A Dahne e Conceição foi a responsável entre outras obras construíram as hidráulicas de Jaguarão e Alegrete, várias pontes e edifícios como o Clube do Comércio em Porto Alegre. Ainda construiu a Rodovia Porto Alegre-São Leopoldo hoje parte da BR 116 e a faixa de concreto Porto Alegre Gravataí – a RS 30. Durante as obras de da Rodovia Porto Alegre-São Leopoldo, “Meneguetti teve a atenção despertada por uma área no quilômetro vinte. Ampla, plana e bem situada, agora junto à futura rodovia. Intuiu que o local seria estratégico para um loteamento industrial”. Era a Parada de Esteio que deu origem a Vila de Esteio.MENEGHETTI, E. **Baile de Cobras**: a verdadeira história de Ildo Meneghetti. Porto Alegre: AGE, 2012.p.265.

<sup>13</sup> Ibidem, p. 269.

ambas pela atuação de seus agentes promotores: industriais que pretendiam claramente a proximidade entre habitação operária e as indústrias de seus sócios nos projetos.

Anton Jacob Renner fazia parte de um estamento<sup>14</sup> de origem germânica que, através das conexões familiares, constituíra sociedades de terras. Iniciou sua indústria de tecelagem em São Sebastião do Caí, associado ao seu sogro e cunhados: Christian Trein, Frederico Trein e Frederico Mentz em 1912 (Figura 101 e Figura 102).



Figura 101: Anton Jacob Renner. Fonte: Axt, 2003, capa.

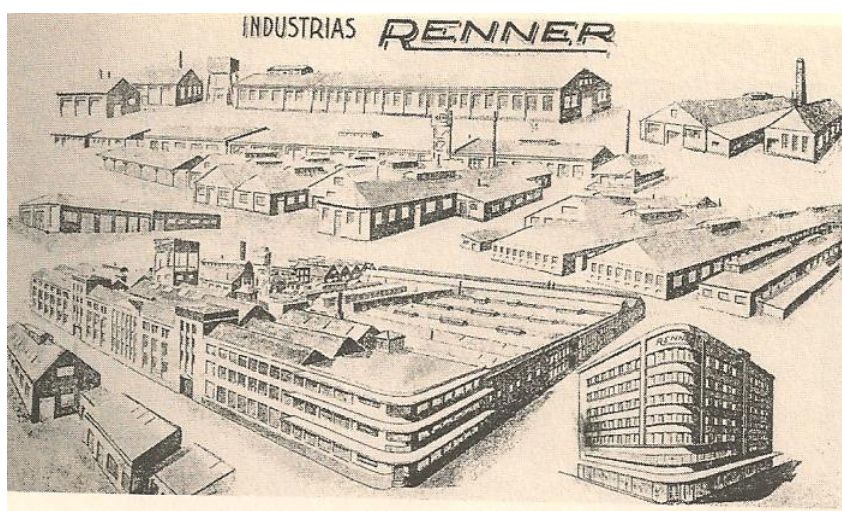


Figura 102: Perspectivas do complexo Renner. Fonte: Axt, 2003.p. 343.

As facilidades comerciais e de transportes levou Renner a transferir-se para Porto Alegre, instalando-se no Navegantes. A empresa fez desenvolver seu novo local de implantação a partir das instalações da empresa e dos equipamentos urbanos por ela construídos. Estes eram chamados de “assistência social”, e sua instalação tinha por objetivo o atendimento das necessidades da população operária.<sup>15</sup> Com a diversificação produtiva das empresas Renner e as enchentes no Navegantes, as novas fábricas da firma instalaram-se no Passo da Mangueira: as tintas Renner Hermann & Cia. e, em 1947, a fábrica de Porcelanas Renner S.A.

<sup>14</sup> A palavra denota um grupo de indivíduos com análoga função social ou com influência em determinado campo de atividade. **Dicionário eletrônico Houaiss**, Instituto Antônio Houaiss/Objetiva, 2006. Neste caso específico, correspondia a um grupo de industriais que tinham estreitas relações de parentesco na formação de suas sociedades.

<sup>15</sup> Sobre este crescimento e estruturação a partir das Indústrias Renner ver FORTES, A. **Nós do Quarto Distrito**: a classe trabalhadora porto-alegrense e a Era Vargas. Campinas: UNICAMP, IFCH, 2001. Tese de doutorado.



Além da crescente projeção industrial, a atuação pública de Renner contribuiria significativamente para a participação e influência da classe industrial nas esferas do poder público. O início deu-se em 1933, com o cargo de Vice-Presidente da Confederação Industrial do Brasil e também como Presidente do Centro da Indústria do Rio Grande do Sul. Estes órgãos passaram a ser consultados em decisões políticas e administrativas tanto em nível estadual como federal, a exemplo dos debates sobre a representação dos sindicatos, apoiada por Getúlio Vargas. Em Porto Alegre, o industrial fez parte da comissão responsável pela Exposição Farroupilha de 1935, certame que projetou o estado nacional e internacionalmente.

Na época, Renner apoiava a criação de um Conselho Nacional de Economia que fosse composto por representantes indicados pelas classes produtoras. O que se sucedeu em realidade foi a inserção, nas bancadas parlamentares, de representantes das corporações, indicados pelos sindicatos e associações de classe. Quando Lindolfo Collor assumiu o Ministério do Trabalho em 1930, convidou A. J. Renner e outros das classes patronais para contribuir com a elaboração da legislação trabalhista brasileira. A participação dele no cenário político culminou com seu mandato como deputado estadual, entre 1935 e 1937. Renner renunciou pouco antes do fechamento dos parlamentos no Estado Novo, quando a estrutura sindical que vinha se organizando no país foi cooptada pelo Ministério do Trabalho.<sup>16</sup> Renner era francamente a favor do liberalismo econômico e, apesar de apoiar Vargas no seu governo, conflituava com a excessiva centralização e intervenção do governo federal. O cenário o desagradava em função de seus interesses tanto como industrial atuante quanto como um incorporador de terras, sendo que suas posições tiveram ampla repercussão em seus discursos e artigos.<sup>17</sup>

---

<sup>16</sup> AXT, G. (org.) **A.J.Renner: perfil, discursos e artigos** (1931/1952). Porto Alegre: Graf.Ética Impressora,2003. P. 44.

<sup>17</sup> Os discursos e artigos relativos à centralização ver: RENNEN, A.J. Centralização-entrave máximo à produção e a circulação. In: AXT. G. (org.) **A.J.Renner: perfil, discursos e artigos**. (1931-1952). Porto Alegre: Gráf. Ética impressora, 2003.p.245.

RENNER, A.J., Autonomia e Especialização. In: AXT. G. (org.) **A.J.Renner: perfil, discursos e artigos**. (1931-1952). Porto Alegre: Gráf. Ética impressora, 2003. p.248.

RENNER, A.J., Casa popular. In: AXT. G. (org.) **A.J.Renner: perfil, discursos e artigos**. (1931-1952). Porto Alegre: Gráf. Ética impressora, 2003. p.249.

RENNER, A.J., Ainda a casa popular. **Boletim Renner Seleções 1949/51**. São Leopoldo: A.J. Renner S.A. Indústria do Vestuário, 1952.p. 122.

RENNER, A.J.,A casa popular e os males da centralização administrativa. **Boletim Renner Seleções 1945/48**. São Leopoldo: A.J. Renner S.A. Indústria do Vestuário, 1948.p. 51.

Nos anos seguintes e principalmente após a democratização a partir de 1946, Renner trabalhou defendendo a classe através de artigos e palestras e fazendo sérias críticas ao Estado, principalmente pela sua intervenção na economia. Seus discursos difundiam o fortalecimento da indústria, a descentralização administrativa, a necessidade urgente de infraestrutura para a produção e melhores condições de vida para os trabalhadores.

Em Porto Alegre, os reflexos urbanos de suas ações decorreram principalmente de sua atuação como industrial - através das benfeitorias instaladas na região do Navegantes como escolas, creches, centros esportivos e infraestrutura - e como investidor de terras e incorporador de loteamentos, no Passo da Mangueira em Porto Alegre e em Canoas.<sup>18</sup>

A associação de Renner com a firma Mentz se deu como vimos, tanto na sociedade industrial como nos negócios de terras, já que participava como sócio da Urbanizadora Mentz.

O histórico da Urbanizadora Mentz e o processo de implantação de seus loteamentos encontra-se relatado em atas, e os primeiros relatos sobre as ações tomadas com respeito às terras são de 1946: a compra do imóvel da Sociedade Territorial Suburbana na Estrada do Forte e a abertura de uma rua para ligação do terreno vendido à Companhia Sul Rio Grandense de Juta com a Estrada do Passo d'Areia.<sup>19</sup> No mesmo ano, os industriais Cipriano Micheletto e João Wallig entram para a sociedade, cada um com respectivamente 7 e 11 hectares, e a reserva de áreas para a construção de suas indústrias no Passo da Mangueira.<sup>20</sup>

Em 1948, consta que o engenheiro Fernando Ribeiro fora contratado para fazer as plantas dos imóveis Wallig e Micheletto, e que o engenheiro William Fillinger da firma Vergal Fillinger Ltda. de São Paulo fora consultado sobre a construção de casas pré-fabricadas na propriedade do Passo da Mangueira. De acordo com os processos aprovados na Prefeitura, estes imóveis vieram a ser loteados em etapas a partir de 1947, sob a denominação de Vila

---

RENNER, A.J., Centralização e Burocracia. **Boletim Renner Seleções 1945/48**. São Leopoldo: A.J. Renner S.A. Indústria do Vestuário, 1948. p.80.

<sup>18</sup> O loteamento de Renner em Canoas se chamava Vila Ideal, próximo à Base Aérea.

<sup>19</sup> Atas da Firma Mentz S. A., Ata nº 724 de 21.10.1946.v. 8. Acervo B. Mentz, DELFOS/PUCRS.

<sup>20</sup> A sociedade de terras em questão englobava no total os chamados imóveis Cantelli, Estrada do Forte, Wallig e Micheletto - todas as propriedades adjacentes localizadas no Passo da Mangueira. Atas da Firma Mentz S. A., Ata nº 727 de 11.09.1946. Acervo B. Mentz, DELFOS/PUCRS.

Ipiranga. Neste loteamento os sócios pretendiam iniciar as obras de urbanização também “construindo chalets baratos para os operários e vendendo em longo prazo”.<sup>21</sup>

O objetivo, portanto era a atração da classe operária para a Vila Ipiranga, assim como pretendia Renner com a sua Vila Operária um pouco mais adiante na Estrada do Passo d'Areia: ele relata a intenção de construir casas para os “colaboradores”, cuja localização “ficava a poucos quilômetros do arrabalde industrial da cidade”.<sup>22</sup> No entanto, o principal problema no decorrer das negociações dos terrenos loteados na Vila Ipiranga era o abastecimento de água, que paralisou as vendas até 1950, apesar da iniciativa da construção de poços para atender o loteamento. Conforme decisão dos sócios, iniciar-se-ia uma “campanha de ligação de água no Passo da Mangueira”, a fim de que a área pudesse ser loteada.<sup>23</sup> Não conhecemos por que meios houve esta campanha, porém havia pontos de conexão e influência dados pela relação com o engenheiro Fernando Mendes Ribeiro - também funcionário municipal - e com A.J. Renner, sócio da firma e ex-político com projeção nacional, que possibilitariam a solução dos problemas de implantação.

Como visto no capítulo que tratou sobre os projetos da Várzea do Gravataí, os sócios loteadores da Vila Ipiranga e da Vila Operária Renner - industriais Benno Mentz e A.J. Renner - foram os mesmos que produziram o *Plano para um bairro*, de 1935, e *Benópolis*, de 1949, cujos autores urbanistas eram destacados engenheiros da Prefeitura da Divisão de Urbanismo.<sup>24</sup> As relações entre os urbanistas iam dos serviços profissionais a aconselhamentos e informações relativas aos planos e processos da municipalidade que, em diferentes situações, foram comentadas em atas. Assim, algumas decisões e ações em relação às propriedades das incorporadoras de Mentz e Renner eram realizadas com certa previsão no planejamento da cidade. No que se refere aos loteamentos, apesar da pouca regulamentação, como veremos adiante - o que facilitava a implantação para as sociedades incorporadoras - alguns pontos como infraestrutura básica e transporte não eram simples, dependendo de recursos disponíveis e das decisões da Câmara Municipal em atendê-las.

---

<sup>21</sup> Atas da Firma Mentz S. A., Ata nº 810 de 14.06.1949. v. 10. Acervo B. Mentz, DELFOS/PUCRS.

<sup>22</sup> Boletim Renner, 1948, op. cit., p.146.

<sup>23</sup> Atas da Firma Mentz S. A., Ata nº 813 de 20.07.1949. v.10. Acervo B. Mentz, DELFOS/PUCRS.

<sup>24</sup> Conforme relato, além do Eng. Fernando Mendes Ribeiro, o Eng. Álvaro Pita Pinheiro, Diretor da Divisão de Obras da Prefeitura também prestaram serviços à Urbanizadora Mentz. Atas da Firma Mentz S. A., Ata nº 830 de 10.01.1950. V.10, Acervo B. Mentz, DELFOS/PUCRS.

A seguir trataremos sobre a Vila do IAPI, iniciativa do Governo Federal que influenciou a expansão urbana na direção do Passo d'Areia, com a instalação de indústrias e loteamentos para população de baixa renda e imprimindo em definitivo o caráter industrial e operário da área.

## **4.2 A Vila dos Industriários, Vila do IAPI ou Conjunto Residencial Passo d'Areia**

A Vila dos Industriários, como era conhecida no período de sua implantação, foi um exemplo da intervenção pública no processo de produção de habitação social em Porto Alegre. O plano e a construção ficaram sob a responsabilidade do Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Industriários (IAPI), órgão vinculado ao Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio criado em 31 de dezembro de 1936, a partir da Lei nº367 por meio de um consenso entre vários setores da sociedade e do Governo Federal, cujo objetivo fundamental era garantir a moradia para seus associados.<sup>25</sup>

A abordagem deste plano é pertinente a este estudo, pois se tratou de uma iniciativa do Governo Federal voltada para a produção de habitação operária, que difere dos projetos já analisados no Capítulo 3, que tinham como promotores a iniciativa privada ligada à produção industrial, assim como os loteamentos que veremos a seguir. Na Vila dos Industriários, porém, a concepção do plano envolvia a habitação e seus equipamentos urbanos, mas não vinculados a uma indústria ou mesmo a uma zona industrial planejada como acontecia com os projetos industriais e operários comentados anteriormente. Esse plano concebido para a periferia urbana de Porto Alegre tornou-se um projeto atrator não só de indústrias para as suas proximidades, mas também de novos loteamentos.

Na esfera federal importa ressaltar outra iniciativa, no mesmo período e com propósito semelhante: a Fundação da Casa Popular (FCP), em 1945. Em Porto Alegre, a Fundação da Casa Popular conjugou esforços com outros setores da sociedade, como a Companhia Materiais Pró Casa Popular, cujo presidente era o industrial A.J. Renner. A

---

<sup>25</sup> BRASIL. Câmara dos Deputados. Lei nº 367 de 31 de dezembro de 1936. Disponível em: Câmara dos Deputados.<<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1930-1939/lei-367-31-dezembro-1936-555119-publicacaooriginal-74230-pl.html>> Acesso em: 21.04.2011.

associação desta com o programa nacional da Fundação da Casa Popular resultaria em uma cooperação entre o Governo do Estado e o município, no qual ambos aplicariam 50% dos recursos obtidos de outras fontes. Na época, segundo Renner, os principais entraves às realizações locais pretendidas por essas iniciativas eram o custo dos terrenos e as rígidas normas do Código de Edificações, que não faziam distinção entre as exigências entre residências modestas e as de alto padrão, encarecendo a construção das primeiras.<sup>26</sup> Além disso, Renner, em seus artigos, denunciava a excessiva centralização e controle por parte do Governo Federal nas decisões e a falta de conhecimento dos problemas locais, o que prejudicava as realizações em Porto Alegre.

Assim como a Fundação da Casa Popular, os Institutos de Aposentadorias e Pensões (IAPs) eram iniciativas que vinham no bojo do projeto desenvolvimentista da Era Vargas. A solução das demandas de habitação era um ponto estratégico para a industrialização do país, e um fator de “formação ideológica, política e moral do trabalhador”, conformando uma base para a sustentação política do corrente governo.<sup>27</sup> No caso dos IAPs, os fundos da previdência social eram direcionados para a construção de “cidades-modelo” tuteladas pelo Estado, que por sua vez passava a prover e organizar a vida do trabalhador através das atividades educacionais e recreativas previstas nos equipamentos instalados e do aluguel da moradia.<sup>28</sup>

A Vila do IAPI, nome pelo qual ficou conhecida a Vila dos Industriários (de nome oficial “Conjunto Residencial Passo d’Areia”), teve início com a Resolução de Serviço 183/45 de 14 de setembro de 1945, que instalou o Distrito de Obras do Passo d’Areia (DIO).<sup>29</sup> A área total do terreno compreendia 675.963,00m<sup>2</sup> - inicialmente área de chácaras e tambos de leite - conectada à Estrada do Passo d’Areia, uma das principais vias de ligação para fora da cidade e mais nova localização das indústrias.<sup>30</sup> Outro ponto favorável para o plano era

---

<sup>26</sup> A Companhia de Materiais Pró Casa Popular está descrita por seu presidente A. J. Renner em artigos do Boletim Renner. **Boletim Renner Seleções 1945/48**, Porto Alegre: A.J. Renner S.A. Indústria do Vestuário, 1948. p. 154-162.

<sup>27</sup> BONDUKI, 2004, op.cit., p. 128.

<sup>28</sup> Ibidem, p. 165.

<sup>29</sup> DEGANI, J. L. **Tradição e modernidade no ciclo dos IAPs**: o conjunto residencial do Passo d’Areia e os projetos modernistas no contexto da habitação popular dos anos 40 e 50 no Brasil. Porto Alegre: PROPAR/UNIRITTER/UFRGS, 2003. Dissertação de Mestrado. p. 105.

<sup>30</sup> SOUZA, C. F. Um resgate de cidade jardim: a Vila do IAPI. In: III Seminário de História da Cidade e do Urbanismo, 1994, São Carlos. **Anais**. São Carlos: USP, 1994. CD-ROM.

que o terreno escolhido possuía cota de nível média mais alta que outras áreas da zona norte de Porto Alegre, que sofriam com as cheias dos rios (Figura 103).

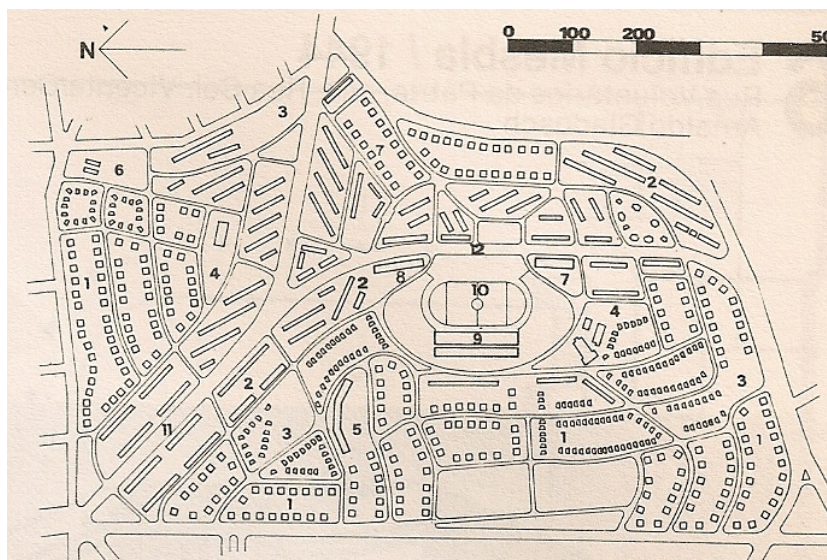


Figura 103: Traçado geral da Vila dos Industriários ou Vila do IAPI. Fonte: Xavier ; Mizoguchi, 1987.p. 53.

O projeto inicial foi elaborado no Rio de Janeiro pelo engenheiro urbanista José Otacílio Saboya Ribeiro, e enviado para Porto Alegre para ser desenvolvido pela equipe de engenharia local. Segundo Degani, autor que trata sobre a concepção da vila do IAPI no contexto de outros projetos de habitação popular entre 40 e 50 no Brasil, o plano de Saboya concebeu o traçado principal da área, o zoneamento básico e a localização de alguns equipamentos. Degani ainda ressalta que a proposta tinha concepção coerente com as idéias de Unwin e Parker para as cidades-jardim.<sup>31</sup> Este pensamento foi corroborado por Souza e Almeida em *Urbanismo no Brasil 1895 – 1965*, de acordo com as quais o projeto da Vila do IAPI:

Apoiado nos princípios da cidade-jardim (traçado orgânico, uso intensivo de áreas verdes e sua integração com as edificações), o conjunto manteve por muitos anos suas característica originais, protegido que era por um sistema de apropriação dos imóveis como valor de uso, onde o instituto, controlado pelo poder público, detinha a efetiva propriedade dos mesmos.<sup>32</sup>

O anteprojeto de Saboya abrangia uma área inicial de 58 hectares, que depois foi ampliada. Esta abrigaria um total 5.200 indivíduos, mas o seu autor ressaltava que se

<sup>31</sup> DEGANI, 2003, op.cit., p. 108.

<sup>32</sup> SOUZA, C. F. de, ALMEIDA, M.S. Vila do IAPI, 1940. In: LEME, M. C.da Silva.(org.) **Urbanismo no Brasil 1895-1965**.São Paulo: Studio Nobel; FAUUSP;FUPAM, 1999.p. 310-311.

poderia refletir sobre um aumento desta densidade pelo emprego de um “sistema misto de edificação que desse em resultado uma população média de 150 habitantes/hectare”.<sup>33</sup>

Chegando a Porto Alegre, o trabalho de Saboya foi reformulado pela equipe de engenharia local, e o Engenheiro Marcos Kruter ficou responsável pela versão definitiva do projeto, já com a ampliação do terreno original para um total de 68 hectares. Apesar da sensível ampliação, o plano de Kruter obedeceu às diretrizes principais do anteprojeto de Saboya, como o traçado da Avenida Central e de grande parte das vias secundárias, principais equipamentos e zoneamento de usos.

Com a ampliação da área, houve a criação de uma importante via de acesso denominada Avenida de Ligação (atual Brasiliano de Moraes), que fazia conexão com a linha de bondes na entrada principal da vila, com as Estradas da Pedreira (atual Plínio Brasil Milano) e Estrada do Passo d’Areia (atual Assis Brasil). Além disso, por conta da economia de recursos e para que o custo de cada unidade em relação aos custos de infraestrutura se tornasse factível, foi necessário aumentar a densidade populacional prevista por Saboya. Desta forma, o número de unidades tipo casas acabou por ser reduzido e substituído por edifícios de apartamentos de até 4 pavimentos.<sup>34</sup>

Na concepção do projeto, o centro social - cujo foco principal era a praça de esportes - definia a centralidade da vila; ainda assim, foram propostos muitos outros equipamentos, como escola, igreja, cinema, praças e sede social. Tanto as avenidas principais como as vias secundárias tinham um traçado sinuoso que, segundo Kruter, deveria adequar-se o melhor possível às curvas de nível existentes no sítio.<sup>35</sup> Neste sentido, vários autores definem a Vila do IAPI como um plano inspirado no modelo formal de Howard, à semelhança de outros planos de extensão e bairros novos nas cidades brasileiras, como o exemplo do Jardim América de Barry Parker (Figura 88, p.223).

Segundo Souza, o Rio Grande do Sul não fugiu à regra e, em Porto Alegre, várias iniciativas surgiram entre a década de 30 e 40:

---

<sup>33</sup> RIBEIRO, J. O. S. Bairro residencial autônomo da Chácara dos Pires. **Revista Municipal do Rio de Janeiro**, 1943.p. 28.

<sup>34</sup> DEGANI, 2003.op.cit.p.118.

<sup>35</sup> SOUZA, 1994, op.cit., p. 10.

Começam a aparecer, uma série de loteamentos novos, com características de “cidade jardim”, como a Vila Coceição, Vila Assunção e outras, cuja influência seus autores associam mais aos Estados Unidos da época, do que à proposta teórica Howard ou Unwin ou mesmo Stein. Por outro lado, surgem ainda outros loteamentos como a Vila Jardim e outros exemplos, como a praia de Imbé, no litoral gaúcho, cujo modelo é o próprio diagrama de Howard, que em tese não era para servir de referência. Entretanto o projeto da Vila do IAPI, chama a atenção não só por apresentar características como o traçado orgânico extraordinariamente adequado ao sítio, profusão de áreas verdes, casas unifamiliares e prédios de no máximo 3 andares com tipologias diferentes, arborização das ruas, mas também, por não se tratar de um empreendimento promovido pela iniciativa privada e nem destinada a atender a buguesia emergente, como diria Carlos Nelson<sup>36</sup>.

Na realidade, como veremos mais adiante em detalhes, o chamado “traçado orgânico” adequado ao sítio não era privilégio de loteamentos para a classe emergente conforme comentou Souza, mas era também amplamente utilizado em loteamentos da periferia para classe operária: a exemplo da Vila Jardim e outros loteamentos próximos à própria Vila do IAPI, como a Vila Cristo Redentor, a Vila Floresta e a Vila Progresso. No entanto, nestes últimos, alguns atributos verificados nos bairros jardim - como hierarquia de vias, ruas sem saída e amplos espaços verdes - eram algumas vezes comprometidos pelo aproveitamento por lotes na propriedade: geralmente estes tinham pouca testada<sup>37</sup> em relação àqueles em loteamentos para classes mais abastadas, onde o isolamento das residências nos lotes proporcionava amplos jardins. Esta diferença na densidade construtiva alterou substancialmente a quantidade de áreas verdes entre uma e outra concepção, apesar de ambos os traçados remeterem a projetos tipo bairro jardim.

No caso da Vila do IAPI, o número final de unidades habitacionais ficou em torno de 2.533, compostas por casas unifamiliares, casas geminadas e edifícios de até 4 andares. A composição dessas tipologias construídas configurou um conjunto harmônico de baixa densidade, aprazível pela variedade, disposição e afastamentos dos blocos. As unidades unifamiliares eram claramente diferentes daquelas dos loteamentos próximos, nos quais a questão do aproveitamento máximo da quadra era a tônica do projeto (Figura 104).

---

<sup>36</sup> SOUZA, 1994, op.cit., p. 9.

<sup>37</sup> A essa época, conforme os processos de loteamento apresentados para aprovação, alguns loteadores propunham testadas de até 6,60 metros de largura mas a Prefeitura Municipal exigia a alteração para o mínimo de dez metros.



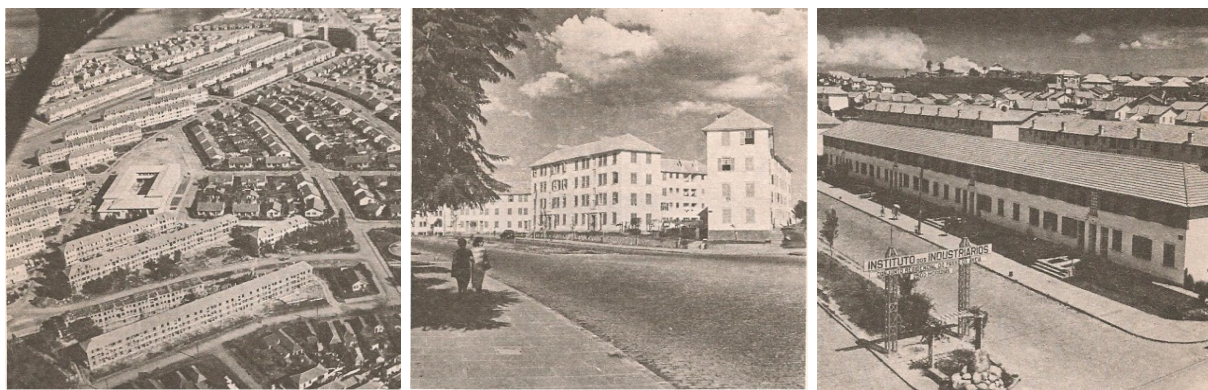


Figura 104 a, b e c: Vista aérea da Vila do IAPI e tipologias de quatro e dois pavimentos.  
 Fonte: Xavier, Mizoguchi, 1987. p.53.

Apesar das restrições aos veículos em vias peatonais proposta por Saboya não ter sido obedecida pelo projeto de Kruter, a configuração de curvas nas vias secundárias reduziam a velocidade média dos veículos, controlando desta forma o trânsito na maior parte da Vila. Segundo Souza, que realizou entrevista com o Engenheiro Kruter sobre o projeto, a intenção era a harmonia de traçado e paisagem:

Quando se referiu ao sítio, disse que queria tratá-lo como uma escultura, se adequando o mais possível às curvas de nível. Aliás, é o que se sente, quando se observa a implantação do campo de futebol num anfiteatro quase natural. E no seu relatório complementa essa idéia quando afirma “procuramos os efeitos belos, explorando o máximo os recursos naturais e intentamos criar com as concordâncias harmoniosas do traçado, o ponto alto da solução paisagística [...] sem prejuízo do aproveitamento racional do terreno no sentido de obter o máximo rendimento, decidimos disseminar os espaços verdes, para que esse benéfico elemento, além da sua função decorativa, bizarra e alegre, possa ser usufruído de uma maneira equitativa por todos os moradores do novo bairro”.<sup>38</sup>

A preocupação com a otimização da construção, a distribuição da infraestrutura urbana e o melhor aproveitamento dos recursos começava a tomar forma neste período, e a racionalização, industrialização e verticalização passaram a ser diretrizes de projeto, principalmente na produção de edifícios multifamiliares. No centro do país, no entanto, houve a preferência por concepções modernas na arquitetura e no urbanismo para os IAPs, se atentarmos para a regulamentação prevista para os mesmos: conforme o arquiteto Rubens Porto, à época assessor técnico do Conselho Nacional do Trabalho (órgão responsável pelos IAPs), seria conveniente a implantação dos IAPs isolados do traçado existente da cidade, já que “bem pouco valeria construir habitações econômicas e as dividir

<sup>38</sup> Ibidem, p.10.

em pequenos lotes, misturados entre as construções urbanas existentes, numa outra era, com toda a promiscuidade dos cortiços vizinhos”.<sup>39</sup>

Entretanto, segundo Bonduki, a concepção da Vila dos Industriários de Porto Alegre era “pinturesca” e demonstrava que o IAPI foi flexível na definição de partidos urbanísticos, apesar da grande maioria daqueles implantados na década de 40, no centro do país, a exemplo de outros IAPIs, como da Várzea do Carmo em São Paulo e da Cidade Industrial em Belo Horizonte. Sob outro ângulo, Degani argumenta que, na Vila dos Industriários, não se pretendia modificar o hábito de morar da população operária local, e que sua concepção estaria ligada a algumas tradições e hábitos:

Não tem a pretensão de mudar o mundo ou conduzir a sociedade ao paraíso com a sua obra. Na melhor das hipóteses, almejam recriar, dentro de condições ideais o mundo onde este futuro usuário já transita, dando a ele melhores condições de vida. Na sua simplicidade provinciana, enquanto grandes soluções eram pensadas e discutidas ao redor, propõe-se a solucionar pequenos detalhes do dia-a-dia das classes operárias, lançando mão de, entre outros elementos exóticos, quaradouros (ou coradouros – espaços para “corar” roupas), destinados inclusive aos moradores dos apartamentos, ou construindo pequenos depósitos para o ferramental caseiro, ou ainda reservando áreas para a construção de anacrônicos galinheiros, inimaginável em projetos como o do Pedregulho, por exemplo. Prosaicos fogões a lenha, já com seus dias contados à época, faziam parte do equipamento a ser instalados nas cozinhas de cada uma das unidades residenciais, incluindo-se aí aquelas localizadas nos edifícios de apartamentos. A mudança de endereço não deveria implicar também uma mudança de hábitos básicos de vida<sup>40</sup>.

Vale ressaltar que o projeto de edificação ficou a cargo dos técnicos da DIO em Porto Alegre e, portanto, mais próximo das singularidades locais. No que diz respeito à variedade tipológica, relações com os espaços semi-privados e públicos e o traçado que fizeram a adaptação ao meio, destaca o projeto das demais concepções do centro-sul do país. Tanto Degani como Bonduki assinalam a Vila dos Industriários como uma concepção que se destaca da produção do IAPI, adotando o modelo de bairro-jardim e tipologias variadas ligadas ao eclético e a certas tradições locais. Como afirma Bonduki, “dos Institutos, o IAPI foi o que mais fortemente assumiu as propostas do movimento moderno” e, apesar da intensa centralização no Rio de Janeiro das questões decisórias relativas aos projetos dos IAPs, a Vila dos Industriários foi concebida em conjunto com equipe do Distrito

---

<sup>39</sup> PORTO, R. O problema da habitação operária. Boletim do Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio. 30 de fev. de 1937 apud BONDUKI, 2004, p.150.

<sup>40</sup> DEGANI, 2003.op.cit., p.133.

de Obras do Passo d'Areia (DIO), e passou ao largo do pensamento modernista que se disseminou em outros exemplos no país<sup>41</sup>.

A centralização não era somente no que tange às decisões projetuais, mas também com relação aos recursos, concentrando a maior parte dos investimentos no Rio de Janeiro. Segundo Bonduki, isso “mostra que o governo era muito suscetível às pressões dos *lobbies* econômicos e às mobilizações sociais próximas ao centro de decisões”.<sup>42</sup> Além disso, o grande número de moradias financiadas no Rio de Janeiro refletia a necessidade do Governo Federal de responder à crise de habitação no cenário com maior visibilidade no país, combatendo, com isso, a influência das forças de esquerda e irradiando as suas realizações. O maior atendimento as questões habitacionais dos IAPs privilegiaram o Distrito Federal (Rio de Janeiro) e os estados da região sudeste (RJ, SP, MG) que receberiam aproximadamente três quartos do total de unidades produzidas no país entre 1937 a 1964.<sup>43</sup>

Deduz-se disso que a Vila dos Industriários de Porto Alegre era uma concessão fora do padrão se considerar o número de projetos que eram destinados ao Centro Sul do país.

Consideramos pertinente expor, no sentido da discussão sobre a centralização, alguns artigos de A.J. Renner redigidos entre 1947 e 1950. Nestes, percebemos que havia em Porto Alegre - entre os membros da Companhia de Materiais associada à iniciativa federal da Fundação da Casa Popular (FCP) - sérias críticas com relação à centralização excessiva das decisões dos projetos e às formas de implantação dos mesmos no Rio de Janeiro. Renner argumentou que tanto o IAPI como a FCP tinham como linha de conduta projetos de conjuntos residenciais isolados da malha urbana, enquanto que, no caso de Porto Alegre, seria preferível o aproveitamento dos terrenos urbanos desocupados para a construção de casas populares.<sup>44</sup>

---

<sup>41</sup> BONDUKI, 2004, op.cit., p. 154. DEGANI, 2003,op.cit., 136.

<sup>42</sup> Ibidem, p. 129.

<sup>43</sup> Ibidem, p. 129.

<sup>44</sup> RENNER, A.J. Terrenos para a casa popular. **Seleções Boletim Renner 1945/48**, A.J.RENNER Indústria e Comércio, 1948. P. 161-162; RENNER, A.J. Ainda a Casa Popular. **Seleções Boletim Renner 1949/51**, A.J.Renner Indústria e Comércio, 1952.p. 122-123; AXT, G. **A. J. Renner: perfil, discursos e artigos (1931/1952)**.Porto Alegre: Graf. Ética Impressora,2003. P. 249-252. Nesses artigos Renner argumentava que em Porto Alegre existiriam muitos proprietários que se interessariam por construir casas populares desde que dispusessem dos meios, sendo que uma das maiores dificuldades, seria o alto custo dos materiais de construção e exigências do Código de Construções e do Departamento Estadual da Saúde. Consta como iniciativa do Departamento

Essas críticas possivelmente tenham surgido em função da construção da Vila do IAPI ter sido um projeto de extensão cujos critérios e decisões eram, em grande parte, externos aos poderes do Rio Grande do Sul; ou seja, não contando com a participação da iniciativa privada no processo, que vinha tendo expressiva atuação na área da produção de loteamentos em Porto Alegre. De certa maneira, a Vila dos Industriários foi a primeira iniciativa da esfera pública em grande escala, no sentido da solução do problema habitacional da classe operária e dos associados do Instituto, o que deve ter alertado o mercado de terras para outras futuras iniciativas do Governo Federal que, no entanto, não aconteceram. Vale ressaltar ainda que, com relação à FCP, o empresariado local participava intensamente das decisões junto com a municipalidade, enquanto que com o IAPI as decisões eram do governo federal.<sup>45</sup>

A Vila do IAPI, quando finalizada, previa no seu “Relatório de Dados Técnicos do Conjunto Residencial do Passo d’Areia” uma população total de 15.200 habitantes que, comparativamente, era aproximada a cidades como Canoas (com 19.471 habitantes) ou São Leopoldo (com 19.735);<sup>46</sup> ou seja, destacava-se como um projeto urbano de grande porte para Porto Alegre no período. Por suas proporções exerceu, a partir da sua implantação, uma função atratora na região periférica do Passo d’Areia, que foi assinalada por Macedo no título *Porto Alegre: origem e crescimento*, onde ele comenta sobre o deslocamento das grandes indústrias e, “em torno delas, os loteamentos especulativos para a venda de terrenos aos operários”.<sup>47</sup> Os processos de loteamento no Passo d’Areia confirmam essa atração exercida pelo IAPI na região, cujo número de loteamentos aprovados entre 1945 e 1955 e as novas indústrias<sup>48</sup> aumentaram consideravelmente, como veremos adiante.

Municipal da Casa Popular a Vila Passo das Pedras, um loteamento implantado entre a Rua Ten. Ary Tarrago e a Avenida Manoel Elias. Conforme planta no Acervo B. Mentz, DELFOS/PUCRS.

<sup>45</sup> Conforme Atas da Firma Mentz S.A. e artigos de A. J. Renner. Renner. Atas da Firma Mentz S.A., Ata nº 729, de 25.11.1946,v.8. Acervo B. Mentz, DELFOS/PUCRS. RENNER, A.J. Terrenos para a casa popular. **Seleções Boletim Renner 1945/48**, A.J.Renner Indústria e Comércio, 1948. p. 161-162; RENNER, A.J. Ainda a Casa Popular. **Seleções Boletim Renner 1949/51**, A.J.Renner Indústria e Comércio, 1952.p. 122-123.

<sup>46</sup> **Resumo Histórico e Dados Técnicos do Conjunto residencial do Passo d’Areia**. Porto Alegre: 1952 p.37[manuscrito]

<sup>47</sup> MACEDO, F.R.de. **Porto Alegre: origem e crescimento**. Porto Alegre: Livraria Sulina Editora, 1968.p.114.

<sup>48</sup> Conforme levantamento dos processos de parcelamento de solo e loteamentos entre 1945 e 1955 na Prefeitura Municipal foram aprovados no Passo d’Areia e Passo da Mangueira neste período, 20 novos loteamentos. Unidade de Registro e Processamento II (URP II) /PMPA.

A atração e a valorização do Passo d'Areia pode ser ilustrada a partir da visita, em agosto de 1949, do incorporador e industrial Benno Mentz às obras da Vila do IAPI a convite do responsável pela sua execução, o engenheiro Edmundo Gardolinski:

Fizemos uma visita à vila, em 2 de agosto, no Passo d'Areia, onde o Dr. Edmundo Gardolinski mostrou-nos toda a obra, bem como a escrita. Pretendem construir 2500 moradias, tendo gasto até agora Cr\$ 61.000.000. [...] A obra valorizará enormemente o nosso imóvel à Estrada da Pedreira. A Villa Industriária adquiriu o terreno ao preço de Cr\$40.000 a metade, fazendo o cálculo para aluguel de Cr\$ 900.000 a metade. Ou seja Cr\$ 27.000 a moradia.<sup>49</sup>

Essa visita e os cálculos relacionados permitem compreender o interesse do industrial na polarização exercida pela implantação do IAPI no Passo d'Areia pela valorização de terrenos próximos de sua propriedade, além de suscitar os planos e idéias de produção de loteamentos e o futuro negócio das mesmas.

A importância da Vila do IAPI no contexto da produção de habitação operária deu-se, a princípio, sob três aspectos:

- Representou, no Rio Grande do Sul, um exemplo da produção habitacional de iniciativa do Governo Federal em um período caracterizado por uma política desenvolvimentista e populista;
- Destacou-se como exemplo cujas referências urbanísticas eram os bairros jardim, distanciando-se, portanto, da maioria da produção de IAPIs brasileiros sob a iniciativa do Estado, produzidos no contexto do modernismo corbusieriano;
- Configurou-se como um projeto urbano de habitação operária isolado do traçado urbano à época de sua implantação, o que valorizou consideravelmente seu entorno e contribuiu para a caracterização da área do Passo d'Areia e Passo da Manguieira como um novo núcleo industrial e operário.

O sucesso do IAPI em Porto Alegre, apesar de - como vimos - suscitar discussões sobre a centralização das decisões no Rio de Janeiro, foi também consequência da relativa liberdade, por exemplo, na definição tipológica das unidades de habitação, sob a responsabilidade do engenheiro Sérgio Mazzali e de uma equipe local do Serviço Técnico

---

<sup>49</sup>Atas da Firma Mentz S.A., Ata nº 816 de 10.08.1949.v. 10. Acervo B. Mentz, DELFOS/PUCRS.

do Distrito de Obras do Passo d'Areia (DIO), que adaptou certas tradições relacionadas à população.

A aplicação dos recursos dos IAPIs tinha como foco principal a solução das demandas de habitação no contexto de uma política voltada para os interesses da classe trabalhadora, motivo fundamental pelo qual tantos projetos foram realizados no Brasil. A atuação direta do Estado na produção de conjuntos residenciais aconteceu através de órgãos como os IAPs e os exemplos da Fundação da Casa Popular durante o período populista, assim chamado justamente pela disposição política do governo de dar prioridade à questão habitacional. Reforçamos, contudo que, sendo parte de uma política populista que visava prioritariamente a habitação, a implantação do IAPI afastava a atenção de outros projetos economicamente propulsores como aqueles que pretendiam a estruturação de indústria e a moradia tal como os projetos da Várzea.

Conforme Degani, dentre os exemplos brasileiros o IAPI de Porto Alegre foi um dos mais bem-sucedidos, principalmente devido à qualidade construtiva e à administração e manutenção do conjunto pelo próprio Instituto, que tinha recursos e competência para tanto. Esta situação mudou a partir de 1964 com o Banco Nacional de Habitação (BNH), no qual as unidades, ao invés de alugadas, passaram a ser vendidas aos seus locatários, permitindo uma série de intervenções que tendiam a modificar algumas tipologias.<sup>50</sup> Isso encontrou um limite em 1994, quando a Vila do IAPI passou a fazer parte do Patrimônio Cultural de Porto Alegre.<sup>51</sup>

### 4.3 A implantação loteamento e indústria

Como vimos, a importância da Vila do IAPI vai além da realização de um projeto de habitação operária pois, dadas as proporções e abrangência do seu plano, acabou por atrair para o Passo d'Areia e o Passo da Mangueira tanto as novas indústrias como também os loteamentos voltados à moradia para a população de baixa renda.

---

<sup>50</sup> DEGANI, 2003, op.cit., 145.

<sup>51</sup> Ver sobre a Vila do IAPI como patrimônio em LAPOLLI, A. **Como destruir um patrimônio cultural urbano: a Vila do IAPI**: "Crônica de uma morte anunciada"! Porto Alegre: PROPUR/UFRGS, 2006. Dissertação de Mestrado.

É justamente neste processo de ocupação que se interpõem as relações entre os seus agentes incorporadores, os projetos, a municipalidade e as indústrias instaladas.

Nesta parte, buscar-se-á evidenciar os projetos de loteamento em relação às exigências da municipalidade e ao processo de implantação dos mesmos, a infraestrutura instalada e os equipamentos (quando previstos). A partir desta análise, poderemos verificar o sucesso dos projetos de loteamento em relação aos projetos industriais e operários na Várzea do Gravataí, e ainda avaliar por quais meios a iniciativa privada e especificamente o empresariado industrial atuava no sentido da solução de suas demandas.

Com relação à abertura de novas ruas e avenidas, o Decreto nº108 de 10 de setembro de 1927, sancionado na administração Otávio Rocha, estabeleceu as primeiras normas para o licenciamento de novas vias, com regras diferenciadas entre as zonas urbana, suburbana e rural. Nas zonas rurais, as exigências eram mínimas, como leito das vias preparadas em cascalho, construção de valetas e obras de arte para o escoamento de águas pluviais. Já para as áreas suburbanas - o caso da maioria dos loteamentos aprovados no Passo da Areia e Passo da Mangueira até 1954 - as vias públicas poderiam ser em macadam<sup>52</sup> simples com calhas em paralelepípedos. Deveriam ainda ser construídas as obras de arte necessárias para o escoamento das águas pluviais e correntes, sendo que a canalização da rede de água e esgotos e a iluminação pública seriam condicionadas às possibilidades de atendimento da Intendência.<sup>53</sup> Percebemos que esta condição iria ser determinada caso a caso, constando em um Termo de Compromisso assumido pelos loteadores junto à Prefeitura.

Segundo a mesma lei os proprietários de loteamentos, quando fizessem o pedido de parcelamento das suas propriedades junto à Intendência, deveriam depositar uma caução com um valor fixo, para garantia das multas que por acaso ocorressem.

A iniciativa privada teria pouco controle pela legislação e certas facilidades na abertura de novos arruamentos quando executados. Destaca-se também o fato que, assim que procedesse a doação das novas vias à municipalidade, os terrenos do loteamento

---

<sup>52</sup> Macadam é um processo de revestimento de ruas e estradas que consiste numa mistura de pedras britadas, breu e areia, submetida à forte compressão. **Dicionário eletrônico Houaiss**, Instituto Antônio Houaiss/Objetiva, 2006.CD-ROM.

<sup>53</sup> Artigo nº 7 do Decreto nº 108, de 10 de setembro de 1927. **Leis, decretos, atos e resoluções**. A Federação, 1897 a 1934.

ficariam um ano sem pagar o imposto municipal, sendo o mesmo pago tão logo os lotes fossem vendidos.<sup>54</sup>

A necessidade de moradia vinha ao encontro das facilidades da iniciativa privada na implantação de loteamentos a grandes distâncias do centro da cidade. Como foi citado antes, o Plano de Pavimentação de Alberto Bins foi um dos grandes responsáveis pela geração de novos loteamentos, na maioria dos casos em descontinuidade ao traçado consolidado da cidade e afastados do centro. Ao longo dos eixos definidos pelo Plano de Pavimentação, tais como a Av. Bento Gonçalves (antiga Estrada do Mato Grosso, que ligava a Viamão), Caminho do Meio ou Protásio Alves e a Estrada do Passo da Areia - que ligava à cidade de Gravataí (antiga freguesia da Aldeia dos Anjos) - foram sendo aprovados projetos de loteamentos com características diversificadas, tanto no que tange ao seu traçado quanto à faixa de renda da população a ser atendida<sup>55</sup> (Figura 64).

Ainda em 1930 o engenheiro Miranda Netto, consultado sobre os problemas urbanos de Porto Alegre, criticava a proliferação de novos bairros e dos bairros operários afastados e sem controle:

Debaixo do ponto de vista social ha exigência para os bairros que estão a formar, de uma visão de conjunto. A maneira pela qual hoje se fazem os bairros jardim é verdadeiramente anarchica. Por que não se trata, na maioria dos casos, de bairros satélites que viveriam isolados, mas de bairros que vão constituir unidos, um systema urbano cerrado. Com o futuro, a ligação de bairros projetados tão diversamente, serão um problema insolúvel. O estudo e a organização de bairros operários é uma necessidade grande. Deve fazer parte de um plano de conjunto.<sup>56</sup>

Existia portanto, já no inicio do processo de expansão, críticas com relação ao impacto que estes loteamentos teriam sobre a organização da cidade. Anos mais tarde, quando numerosos loteamentos já existiam expandindo o seu traçado, o urbanista Edvaldo

---

<sup>54</sup> Lei nº 180 de 19 de dezembro de 1927. **Leis, decretos, atos e resoluções**. A Federação, 1897 a 1934.

<sup>55</sup> Segundo o Dicionário Houaiss, o significado de loteamento: ato, processo ou efeito de lotear; divisão de terreno, imóvel etc. em lotes para venda. Plano, o projeto de divisão de um terreno ou terra. **Dicionário eletrônico Houaiss**, Instituto Antônio Houaiss/Objetiva, 2006.CD-ROM. Conforme ainda o Dicionário Aurélio, loteamento significa o parcelamento da terra em lotes fazendo-se necessária a abertura ou o prolongamento de logradouros públicos para o qual tenham testada. **Novo Dicionário Aurélio Eletrônico 6.0**. Curitiba: Positivo Informática S/A, 2009.CD-ROM.

<sup>56</sup> NETTO, A.G.M. "A cidade precisa"...**Correio do Povo**, 04 de maio de 1930,p. 4.



Pereira Paiva fez crítica semelhante na publicação *Problemas Urbanos de Porto Alegre*, de 1951: “o processo de crescimento urbano não controlado tinha resultado em uma completa desorganização da vida da cidade. Não existia mais um organismo de grandeza adequada, funcionando sem atritos, e sim uma amálgama de loteamentos desconexos, estendendo-se a grandes distâncias”.<sup>57</sup>

Apesar de persistirem as críticas, o processo aconteceu sem maiores impedimentos ou planos de longo prazo, expandindo a cidade principalmente a partir das suas radiais.

Em 1930, na Estrada do Passo d’Areia, a Vila Cristo Redentor era aprovada ainda em zona considerada rural, com um traçado que se destacava por seu isolamento em relação ao traçado da cidade, sua configuração e extensão.<sup>58</sup> Este loteamento seria um dos primeiros na expansão que se seguiria ao longo da primeira metade do século XX na abrangência da estrada e das áreas adjacentes do Passo d’Areia e Passo da Mangueira.

A Vila Cristo Redentor era uma antiga fazenda de tambos de leite e produção de hortifrutigranjeiros, loteada pela empresa Irmãos Bernardi & Cia. A idéia dos Irmãos era de criar um loteamento que atendesse as famílias de baixa renda que eram assoladas frequentemente pelas enchentes no Navegantes.<sup>59</sup> Como era zona rural, as ruas de 6 metros de largura eram “encascalhadas”, e o abastecimento de água era por meio de poço artesiano, poços públicos e um depósito de água.

Com o traçado curvo na sua maior parte e adaptado às curvas do terreno, era considerado um dos locais mais seguros pela sua altitude, e ideais para o operário morar, sendo objeto de reportagem e entrevista com os seus loteadores – os Irmãos Bernardi - em 1936 no jornal *Correio do Povo*<sup>60</sup> (Figura 105).

---

<sup>57</sup> PAIVA, E. P.; RIBEIRO, D. **Problemas urbanos de Porto Alegre**. Porto Alegre: Prefeitura Municipal de Porto Alegre, 1951.

<sup>58</sup> Arquivo nº 59 de Loteamentos Regulares da Unidade de Registro e Processamento II – Secretaria Municipal de Obras e Viação – SMOV, Prefeitura Municipal de Porto Alegre.

<sup>59</sup> Um arrabalde desta Capital privilegiado pela natureza. **Correio do Povo**, 3 de Nov. de 1936.p.3. Acervo Benno Mentz, DELFOS/PUCRS.

<sup>60</sup> Ibidem.

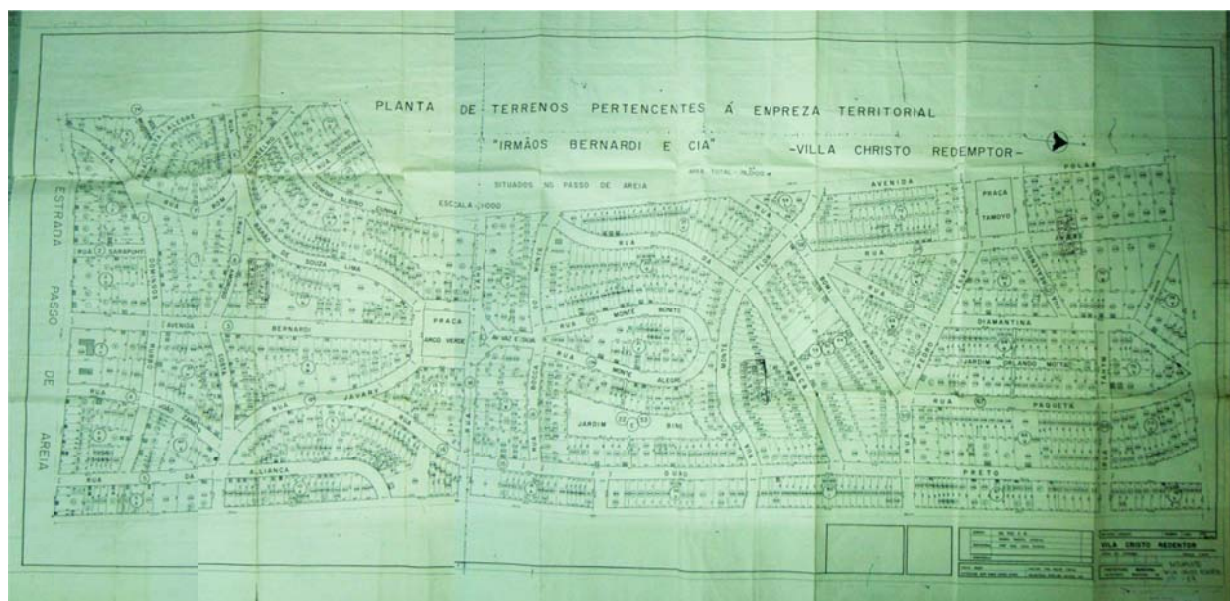


Figura 105: Projeto da Vila Cristo Redentor, 1930. Passo d'Areia. Arquiteto Ernani Corrêa. Localização da Fábrica de Carrocerias Eliziário. Fonte: Arquivo nº 59 Unidade de Registro e Processamento (URPII) PMPA

Em 1947, a Vila Cristo Redentor contava com 420 edificações construídas, espaços para as praças e jardins reservados pelos loteadores. No entanto, a prefeitura não aceitava aprovar novas construções, pois faltava macadamizar algumas ruas, obrigando a firma a fazer um acordo. Neste, ela afirmava que, dentre os compromissos assumidos com a Prefeitura, estava somente a abertura e macadamização das ruas, e não os benefícios de água e luz.<sup>61</sup>

A partir deste acordo é possível verificar as facilidades encontradas para os negócios de terras já que, como vimos, havia poucas exigências na lei de arruamentos. Esta empresa loteadora, assim como outras neste período, não se eximiu da venda dos lotes mesmo que as ruas não estivessem macadamizadas ou não contassem com o atendimento d'água.

Com o Termo de Compromisso<sup>62</sup> assinado em 1930 e a aprovação do projeto - datada somente em 1938 - a chamada Vila Floresta era um loteamento de propriedade da

<sup>61</sup> Ofício da empresa dos Irmãos Bernardi & Cia. para a Prefeitura Municipal de Porto Alegre datado de 06 de junho de 1947. Arquivo nº59 Loteamentos Regulares da Unidade de Registro e Processamento II – URP II /Secretaria Municipal de Obras e Viação – SMOV/PMPA.

<sup>62</sup> O Termo de Compromisso corresponde a um documento assinado pelo intendente ou prefeito e a empresa incorporadora em que eram estabelecidos os itens relativos à execução do loteamento tais como: o projeto, os materiais e serviços determinados pela empresa. Todos os loteamentos contavam com este documento anexo no seu processo, assinados pessoalmente pelo prefeito e o representante da empresa loteadora.

Sociedade Comercial Imobiliária Ltda e adjacente ao dos Irmãos Bernardi, com total continuidade ao traçado da Vila Cristo Redentor<sup>63</sup> (Figura 106).



Figura 106: Projeto da Vila Floresta. 1930. Passo d'Areia. Arq. Ernâni Corrêa.  
Fonte: Arquivo nº 13 C. Unidade de Registro e Processamento (URPII) PMPA

Esses dois loteamentos – a Vila Cristo Redentor e a Vila Floresta - foram concebidos pelo arquiteto gaúcho formado no Instituto de Belas Artes do Rio de Janeiro Ernani Correa.<sup>64</sup> Ele concebeu a Vila Floresta nos padrões do que seria chamado de “primeiro bairro jardim” de Porto Alegre.<sup>65</sup> Os bairros jardim foram descritos em reportagem do jornal Correio do Povo como lugares aprazíveis, dominados pela beleza da natureza, “aproveitando os acidentes para contorná-los com ruas ou neles construir conforme seu aspecto, jardins ou outros logradouros de fácil acesso”.<sup>66</sup> As casas seriam edificadas isoladas no jardim, com ar e luz por todos os lados e os terrenos divididos por cercas baixas, preferencialmente com vegetação. Esta descrição esclarecia as vantagens de morar em um local salubre e cercado

<sup>63</sup> A Sociedade Comercial e Imobiliária Ltda. iniciou em 1928, e tinha dentre seus sócios Eleutério de Castro Araújo que assina o termo de compromisso do loteamento. A partir de 1956, a Empresa Territorial Suburbana Ltda. de propriedade de Milton Lança e Aurélio Mottin entram também para esta sociedade. Processo nº 43203587729. Junta Comercial do Rio Grande do Sul (JUCERGS).

<sup>64</sup> Ernani Dias Correa (1900-1983) nasceu em Uruguaiana, formando-se em arquitetura no Instituto Nacional de Belas Artes no Rio de Janeiro em 1925, junto com Lúcio Costa e Atílio Corrêa Lima. Realizou projetos urbanísticos para Iraí e Arroio do Meio no Rio Grande do Sul. Durante a administração de Flores da Cunha ele complementou seus estudos no Uruguai, Argentina e durante dois anos em Paris, Meca do Positivismo do qual era fervoroso adepto. Foi o arquiteto autor junto com Fernando Corona do edifício do Instituto de Artes. Realizou vários projetos de edificações em Porto Alegre. Assumiu também a direção da Escola de Artes e da Faculdade de Arquitetura. WEIMER, G. **Arquitetos e Construtores no Rio Grande do Sul 1892-1945**. Santa Maria: Ed. UFSM, 2004.p.47-48. A identificação de Ernani Correa como arquiteto da Vila Cristo Redentor e a Vila Floresta encontra-se na reportagem: Os modernos problemas do urbanismo. **Diário de Notícias**, 01. 12.1929, p.3. Acervo Benno Mentz, DELFOS/PUCRS.

<sup>65</sup> Os modernos problemas do urbanismo. **Diário de Notícias**, 01 de dezembro de 1929, p. 3. Acervo B. Mentz, DELFOS/PUCRS.

<sup>66</sup> Ibidem.

pelo verde. Além disso, a mesma reportagem comparava os bairros jardim aos loteamentos antigos que não respeitavam os diferentes níveis do terreno, fazendo o traçado do arruamento totalmente xadrez e tendo como consequência ruas inexequíveis e monótonas, bem como a inexistência de praças e jardins.<sup>67</sup>

Os novos bairros jardim da Vila Cristo Redentor e Vila Floresta abrangeriam uma área total de 150 hectares, e os projetos foram descritos como “compreendendo um conjunto harmonioso de ruas curvas e retas, interrompidas quase sempre, por inúmeros jardins e por vezes traçados simetricamente, quanto o permite o relevo do terreno”.<sup>68</sup> A configuração, portanto, tinha como critério principal o relevo do sítio e a inserção de praças. Estas se traduziram em uma praça em rótula com formato oblongo, chamada de Praça Municipal, e uma praça triangular, que abrigaria o clube esportivo. Havia ainda a previsão, no projeto da Vila Floresta, de uma área de 7.0000 m<sup>2</sup> para estações rádio-telegráficas e telefônicas, e alguns lotes para chácaras que faziam frente a uma das ruas limítrofes. A previsão de chácaras introduz uma questão que se repetiria anos mais tarde, na aprovação do Loteamento Passo das Pedras: a intenção de um parcelamento de lotes maiores, onde os residentes poderiam produzir hortigranjeiros para complementar o orçamento; ou seja, um loteamento focado no “alcance social”, segundo os seus loteadores.<sup>69</sup>

Em propaganda divulgada à época sobre os terrenos da Vila Floresta no Passo d'Areia sob o título “As maiores fortunas que existem têm sido feitas com a valorização de terras”, era destacado que comprar terras em locais “futurosos” representava um ótimo investimento. Tal propaganda ainda declarava que o projeto representava uma realização do “urbanismo moderno” na Capital, em rigorosa conformidade com as normas da Diretoria de Obras Novas e sendo objeto de admiração por parte de profissionais e artistas<sup>70</sup> (Figura 107). O “urbanismo moderno” a que se referiam na propaganda dizia respeito ao traçado proposto, que respeitava as curvas do sítio e remetia ao urbanismo sanitarista e pela proposição considerada qualificada de ser um bairro jardim.

---

<sup>67</sup> Ibidem.

<sup>68</sup> Ibidem.

<sup>69</sup> Conforme Termo de Compromisso do Loteamento Passo das Pedras, Arquivo nº29 A 5, da seção de Loteamentos Regulares, Unidade de Registro e Processamento II - URP II/SMOV/PMPA.

<sup>70</sup> Propaganda integrante do Arquivo nº13 C do Loteamento Vila Floresta. Loteamentos Regulares, Unidade de Registro e Processamento II - URP II/SMOV/PMPA.

**As maiores fortunas que existem tem sido feitas  
com a valorisação de terras**

**COMPRAR TERRAS EM LOCAES FUTUROSOS REPRESENTA EM POUCO TEMPO MAIORES VALORES DO QUE ECONOMISAR UMA VIDA INTEIRA**

Todos conhecem o carinho com que a Intendencia Municipal tem cuidado da remodelação da cidade, de accordo com a competente orientação technica da Directoria de Obras Novas.

A planta aqui reproduzida representa a primeira realisação de urbanismo moderno em uma grande area da nossa Capital. Este trabalho, executado no BAIRRO BOA VISTA (Passo da Areia) em rigorosa conformidade com as instruções da Directoria de Obras Novas, tem sido objecto de admiração por parte de profissionais e artistas.

Nesse bellissimo BAIRRO estamos vendendo terrenos por preços baixísimos e a longos prazos, sem juros, em ruas calçadas com pedra e cordões lateraes, como na cidade.



Em nosso Escriptorio á Rua Capitão Montanha 59 (Praça da Alfandega), encontram-se sempre á disposição dos interessados plantas e informações sobre cases magníficos terrenos, cuja situação — no ponto terminal da Rua Benjamin Constant, a 12 minutos do centro da cidade — é realmente invejavel.

TERRENOS A LONGOS PRazos SEM JUROS, EM TODOS OS LOCAES FUTUROSOS DE PORTO ALEGRE, SE ENCONTRAM NA

**Sociedade Commercial Imobiliaria Ltd.**

Praça da Alfandega, 59 — Telephone 5121

ESTABELECIAMENTO DO GÊNERO — 1929

Figura 107: Propaganda referente ao bairro jardim da Vila Floresta.  
Fonte: Arquivo nº13 C Unidade de Registro e Processamento (URPII) PMPA

Não existem indicações diretas sobre a população que viria a residir na Vila Floresta com lotes residenciais; mas sabe-se que dez anos depois da sua aprovação na prefeitura instalava-se em uma das suas ruas a Indústria de Carrocerias Eliziário, que obteve projeção nacional produzindo carrocerias de ônibus.

Apesar de não contar com sua autoria nas plantas da Vila Cristo Redentor e Vila Floresta, o arquiteto Ernani Correa teria sido, conforme atesta uma reportagem à época, o autor destes e de ainda outro loteamento aprovado no mesmo período: a Vila Progresso, da Empresa Territorial Rosenblit.<sup>71</sup>

<sup>71</sup> Os modernos problemas do urbanismo. **Diário de Notícias**, 01 de dezembro de 1929, p. 3. Acervo B. Mentz, DELFOS/PUCRS.

No traçado da Vila Progresso aprovado em 1933, as ruas traçadas formam curvas e são simétricas em relação a uma praça com formato de um losango. Em conjunto com as Vilas Redentor e Floresta, são as primeiras a se implantarem ao longo da antiga estrada e atual Avenida Assis Brasil (Figura 108).



Figura 108: Projeto da Vila Progresso, 1933. Empresa Territorial Rosembliit.  
Fonte: Arquivo nº29 F. Unidade de Registro e Processamento (URPII) PMPA.

Estes loteamentos inauguraram, no arrabalde, os primeiros traçados de bairro-jardim, aproximadamente quinze anos antes da Vila do IAPI - também considerado como tal em termos de traçado e composição de suas unidades habitacionais. No entanto, como será possível perceber, os loteamentos do Passo d'Areia e Passo da Mangueira contavam raramente com os equipamentos comunitários ou as unidades residenciais que seriam construídas na Vila do IAPI. Consolidavam-se, portanto, glebas loteadas com o mínimo exigido pela municipalidade, geradas com enorme precariedade de infraestrutura, uma vez que a prefeitura não tinha recursos para levar as redes até os loteamentos afastados.

Ainda assim, a criação de bairros jardim era de certa forma até estimulada, se observarmos um discurso em homenagem ao 5º aniversário da administração de Loureiro da Silva, em 1942. Foi proferido pelo Sr. Caleb Leal Marques, indicando um prêmio aos novos núcleos residenciais:

O Conselho do Plano Diretor da Cidade de Porto Alegre – no propósito de estimular, por um lado, a formação de novos e modernos núcleos residenciais que, concorrendo para a solução do problema da habitação, contribuam ao mesmo tempo para a aplicação e embelezamento de sítios apropriados aquele fim quer por sua topografia quer pela salubridade, e por outro lado, praticando um ato de irrecusável justiça ao administrador [...] sugere a criação de um prêmio a denominar-se “Prefeito Loureiro da Silva” a ser conferido ao proprietário ou proprietários que construírem bairro ou bairros residenciais tipo “vila-jardim” com todos os requisitos urbanísticos, de acordo com projeto aprovado pela Prefeitura<sup>72</sup>.

Apesar do estímulo sugerido e dos exemplos da Vila Cristo Redentor, Vila Floresta e mais tarde da Vila do IAPI, a grande maioria dos loteamentos que adiante foram implantados no Passo d’Areia e Passo da Mangueira não seguiriam as características de bairro-jardim. Definiam o aproveitamento máximo de lotes nas quadras - preferencialmente retangulares - sendo que os espaços verdes ficavam restritos a uma praça e alguma avenida com canteiros, forçosamente chamada, em alguns Termos de Compromisso, de *park way* (avenida parque).

Um exemplo foi do Loteamento Vila Passo d’Areia 1 da Empresa Territorial Santanna<sup>73</sup> que, em 1938, aprovava o loteamento de uma área de 87.800m<sup>2</sup> junto ao entroncamento da Avenida Plínio Brasil Milano, Brasileiro Índio de Moraes e Estrada do Passo d’Areia, zona limítrofe ao terreno da futura Vila do IAPI. Os lotes, como nos anteriores, tinham na sua grande maioria testada de 6,60 metros, e a profundidade variava entre 38 e 40 metros, sendo que as dimensões de testadas foram alteradas por determinação da municipalidade para o mínimo de dez metros.<sup>74</sup> O aproveitamento da gleba

---

<sup>72</sup> **Boletim Municipal**. Ano IV, nº12, setembro a dezembro de 1942. p. 445.

<sup>73</sup> Sociedade de Apolo Correia Gomes e Antônio Chaves Barcellos. Pela data do termo de compromisso deste loteamento na Prefeitura acreditamos que fosse Antônio Chaves Barcellos um dos netos do comendador Antônio Chaves Barcellos que foi um dos incorporadores da Companhia Territorial Porto Alegrense, responsável pelo loteamento do Navegantes.

A família Chaves Irmãos & Cia. e Chaves & Almeida era proprietária de casas comerciais e industriais em Porto Alegre e tornou-se única proprietária em 1928 do Lanifício São Pedro em Caxias do Sul.

<sup>74</sup> Algumas das plantas desses loteamentos continham a notificação de que, os lotes já vendidos podiam manter a testada de 6,60 metros, no entanto os demais deveriam ser alterados para 10 metros.

era totalmente para lotes, sem espaços para praças. Dadas ainda as proporções de lote, o projeto sugeria que o foco do mesmo seria a população de baixa renda, cujos recursos para aquisição dos terrenos eram limitados, ou seja: terrenos de pequenas dimensões localizados nos arrabaldes da cidade (Figura 109).



Figura 109: Projeto da Vila Passo d'Areia 1. 1938. Empresa Territorial Santanna.  
Fonte: Arquivo nº22 D. Unidade de Registro e Processamento- URPII/PMPA

Adjacente a este loteamento da Territorial Santanna foi aprovado, em 1947, o loteamento chamado Vila Passo d'Areia, de propriedade da Empresa Territorial Suburbana Ltda.<sup>75</sup> A primeira planta deste loteamento anexada ao processo apresentava um intenso aproveitamento das quadras traçadas com lotes residenciais, sendo que uma das quadras menores era convertida em praça. Já em uma planta posterior, esta mesma praça era ampliada e modificada para a implantação de um grupo escolar e praça de esportes do SESI. Ainda em 1947, no entanto, foi construída nesta mesma quadra designada para escola, a fábrica Zivi Hércules. O responsável técnico deste loteamento, conforme planta

<sup>75</sup> Os sócios majoritários desta sociedade eram Euclides Lança, Milton, Nelson e Edison Lança. Processo nº 43300016498 da Junta Comercial do Rio Grande do Sul (JUCERGS).



aprovada, era o engenheiro agrônomo Acimar Noronha Marchant, formado pela Escola de Engenharia de Porto Alegre em 1916.

Este loteamento destacou-se por fazer as instalações de água e esgoto pluvial, benfeitoria inédita que seria incorporada nas exigências de conclusão das obras pela municipalidade. Com respeito às águas pluviais, no interior das quadras se localizavam as chamadas “vielais sanitárias”, que continham valetas construídas para o escoamento pluvial. A Lei 108/27 não determinava a construção das vielais; no entanto, a mesma lei determinava que a intendência deveria indicar as “obras de arte indispensáveis ao bom escoamento das águas correntes e pluviais” que, neste caso, eram as vielais e obras de arte como bueiros ou bocas de lobo.<sup>76</sup>

Apesar de ter obtido aprovação somente em 1955, o loteamento de A.J. Renner Indústria do Vestuário já fazia sua propaganda e mostrava o início das suas obras no Boletim Renner em 1948, sob o título Vila Operária Renner, localizada no prolongamento da Estrada do Passo d’Areia na zona chamada de Passo da Mangueira. Este projeto pouco seria alterado em relação àquele anexado ao processo aprovado, chamado então de Jardim Itati. Pontos do projeto original do Boletim Renner, como a avenida parque e uma ampla quadra programada para a instalação da indústria de Porcelanas Renner permaneceram. No traçado, houve ainda o cuidado com o isolamento de um córrego da propriedade e a localização de alguns equipamentos comunitários como: escola, jardim de infância e uma praça de esportes. Junto à fábrica de porcelanas, encontravam-se uma maternidade, uma creche e um ambulatório (Figura 110). Ainda durante a execução deste loteamento, os proprietários fizeram um pedido de alteração do projeto, em que unificaram quadras de lotes antes residenciais para um lote industrial, onde aloca-riam as Indústrias Renner Artefatos de Cimento. Com esta alteração, eram excluídas a maternidade, a creche e o ambulatório.

---

<sup>76</sup> Artigo nº7 do Decreto nº108, de 10 de setembro de 1927. **Leis, decretos, atos e resoluções.** A Federação, 1897 a 1934.

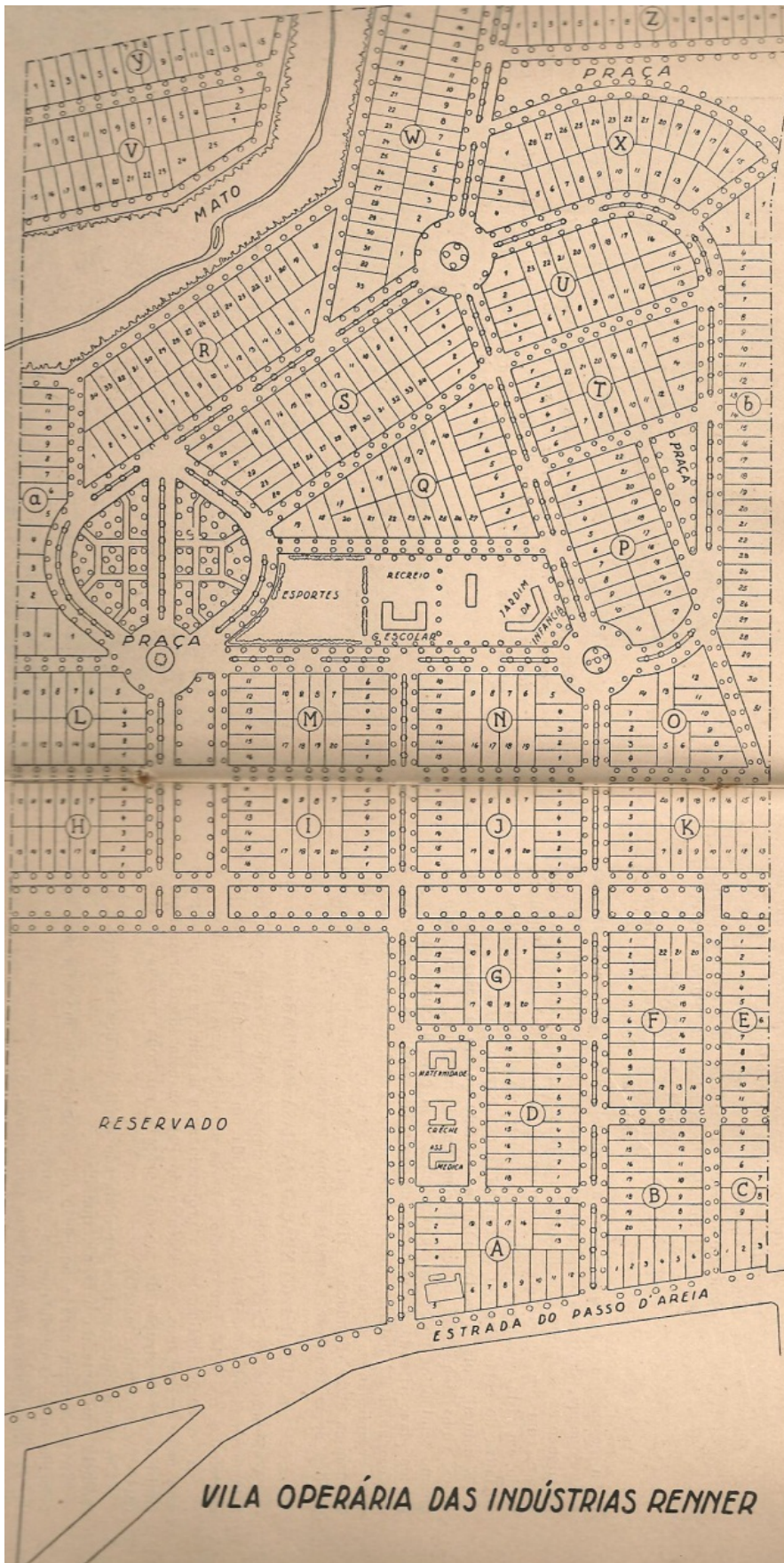


Figura 110: Primeiro projeto da Vila Renner. Passo da Mangueira. Localização da fábrica de louças Renner no terreno reservado. Fonte: Boletim Renner 1945/48, p.152,153.

Em algumas plantas aprovadas da Vila Renner consta como responsável técnico o engenheiro civil Victor Ernesto Schmidt, formado em 1950 pela Escola de Engenharia de Porto Alegre. Ele foi o autor de algumas modificações do projeto original; no entanto, no Boletim Renner 1945/1948, o traçado geral do projeto já era apresentado, o que nos induz a acreditar que a autoria seria de outro profissional.

Como projeto de loteamento, a Vila Operária Renner foi aquela que estabeleceu as intenções mais claras com relação à população residente: prioritariamente a definiu como sendo formada pelos “colaboradores” das suas indústrias próximas. Vale ressaltar que, além daquelas indústrias determinadas no projeto do loteamento havia também, desde 1945 na Estrada do Passo d’Areia, as fábricas Renner Herrmann de tintas, que contava dentre seus sócios com A.J.Renner e seu, sobrinho Ernesto Herrmann.<sup>77</sup> O objetivo fundamental do projeto era, portanto, a instalação da população operária do grupo Renner - neste caso, um dos exemplos mais explícitos ao longo do Passo d’Areia e Passo da Mangueira que não focavam uma população tão específica (Figura 111).



Figura 111: Casas da Vila Renner. Passo da Mangueira.  
Fonte: Boletim Renner 1945/48,p.238.

Na década de 50, as Indústrias Matarazzo constroem sua fábrica de latas próxima à fábrica de tintas Renner, reforçando o caráter industrial do Passo da Mangueira (Figura 112).

---

<sup>77</sup> Em 1947, Hugo Herrmann Filho, irmão de Ernesto junta-se a sociedade ampliando e diversificando a indústria.

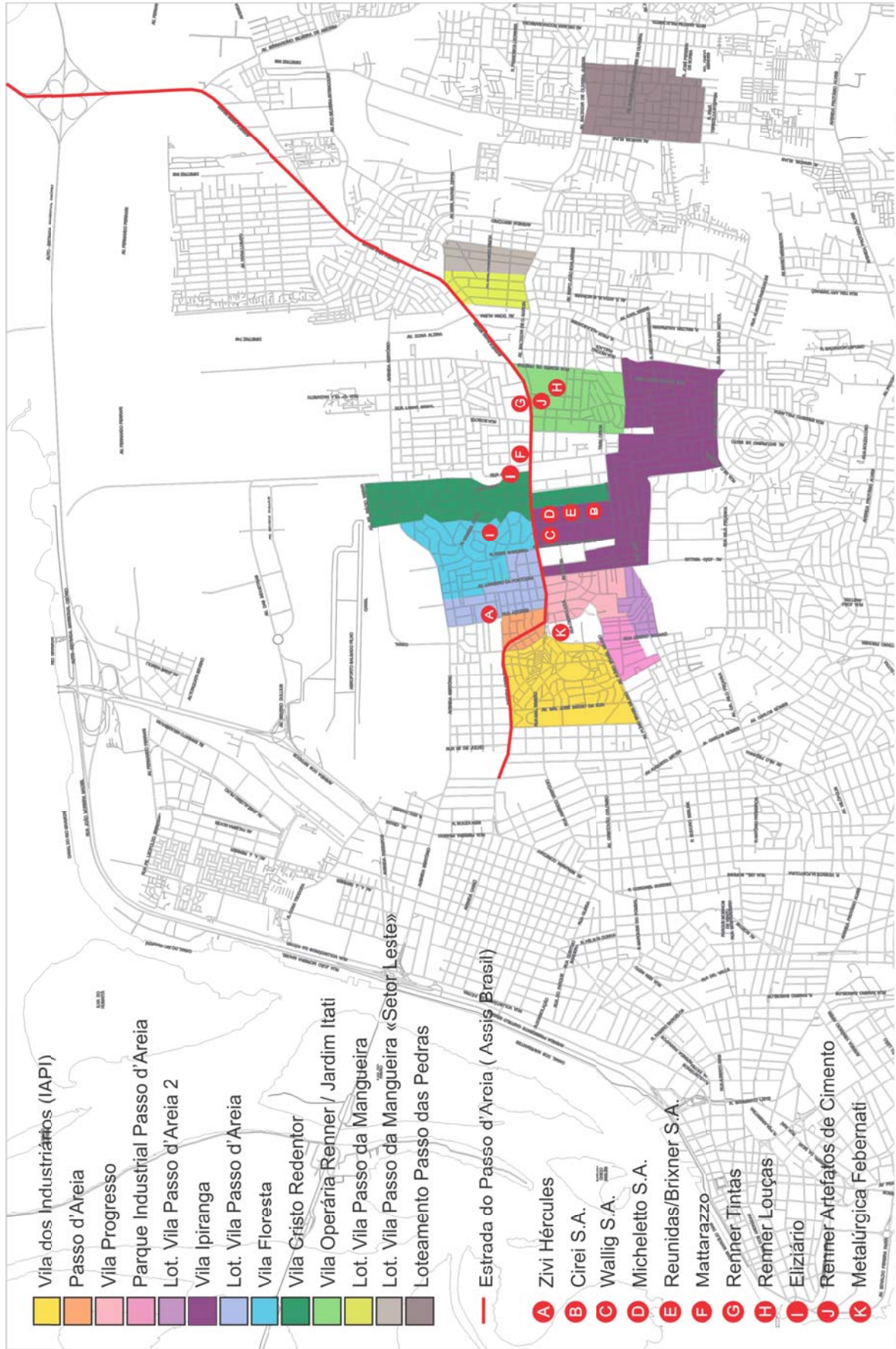


Figura 112: Planta parcial da zona norte de Porto Alegre. Vila do IAPI e principais loteamentos ao longo da Av. Assis Brasil entre 1930 – 1955. Fonte: Planta disponível em: <<http://www.portoalegre.rs.gov.br/planeja/Mapas/mapa.htm>> ; loteamentos: Processos de loteamentos na Unidade de Registro e Processamento II – URPII/PMPA.

Outro caso de associação da fábrica e operariado se deu a poucos metros da Vila Operária Renner, correspondendo a um projeto de loteamento que seria aprovado em quatro etapas entre 1947 e 1954, de propriedade da Urbanizadora Mentz Ltda. Este, chamado de Vila Ipiranga, correspondia à extensa área junto à estrada do Passo d'Areia, confrontando-se com as Vilas Floresta e Cristo Redentor e adjacente à Vila Progresso e Vila Renner.

Como comentamos, o início da Urbanizadora Mentz se deu em torno de 1946, com a compra de um imóvel próximo à Estrada do Forte e outras propriedades junto à Estrada do Passo d'Areia. No entanto, o contrato social da firma só foi assinado em 1948, incluindo, entre os principais quotistas, as empresas industriais Frederico Mentz S.A, Cypriano Micheletto S.A, João Wallig e os industriais Aloisio Brixner e A.J.Renner.

A fase inicial da urbanização da Vila Ipiranga, correspondente à sua primeira etapa aprovada na prefeitura, fazia frente para a Estrada do Forte e era um projeto de traçado de ruas retilíneas com pequenas variações em curva, e contava com a inserção de três praças de diferentes formatos. Esta etapa da Vila foi onde a empresa tratou de construir, em 1950, dez chalets (casas de madeira) com poço próprio.

A segunda etapa, que se desenvolvia do outro lado da Estrada do Forte, era a maior em extensão, e fazia limites com a Vila Jardim e a Vila Operária Renner.

Já a terceira etapa, aprovada em 1954, configurava terrenos exclusivamente para pavilhões industriais para as empresas quotistas, como a Metalúrgica Wallig, a Cypriano Micheletto Máquinas e Parafusos, a fábrica de móveis de Aloisio Brixner e a Indústria de Tecidos Frevol.<sup>78</sup> Por causa desta congregação industrial na vila, em 1959 os sócios apelaram à municipalidade pela alteração do projeto original, no sentido da transformação de quadras destinadas a lotes habitacionais em uma quadra única, a fim de localizar novas indústrias para interessados devido “à privilegiada situação e feliz topografia do terreno”, no qual eles instalariam o “Centro Fabril” do loteamento.<sup>79</sup> Praticamente todos os terrenos para as fábricas teriam frente para a Avenida Francisco Trein, tendo seu prologamento na direção

---

<sup>78</sup> Conforme planta referente à aprovação da terceira etapa do loteamento da Vila Ipiranga em 1959. Arquivo nº 83, Unidade de Registro e Processamento II - URP II/PMPA.

<sup>79</sup> Conforme requerimento de 18 de setembro de 1959, do Arquivo nº 83 referente a Vila Ipiranga. Unidade de Registro e Processamento II - URP II/PMPA.

da área habitacional do projeto, com exceção da Wallig e da Cipriano Micheletto, que ancoravam o Centro Fabril nas esquinas com a Estrada do Passo d'Areia (Figura 113 e Figura 114).

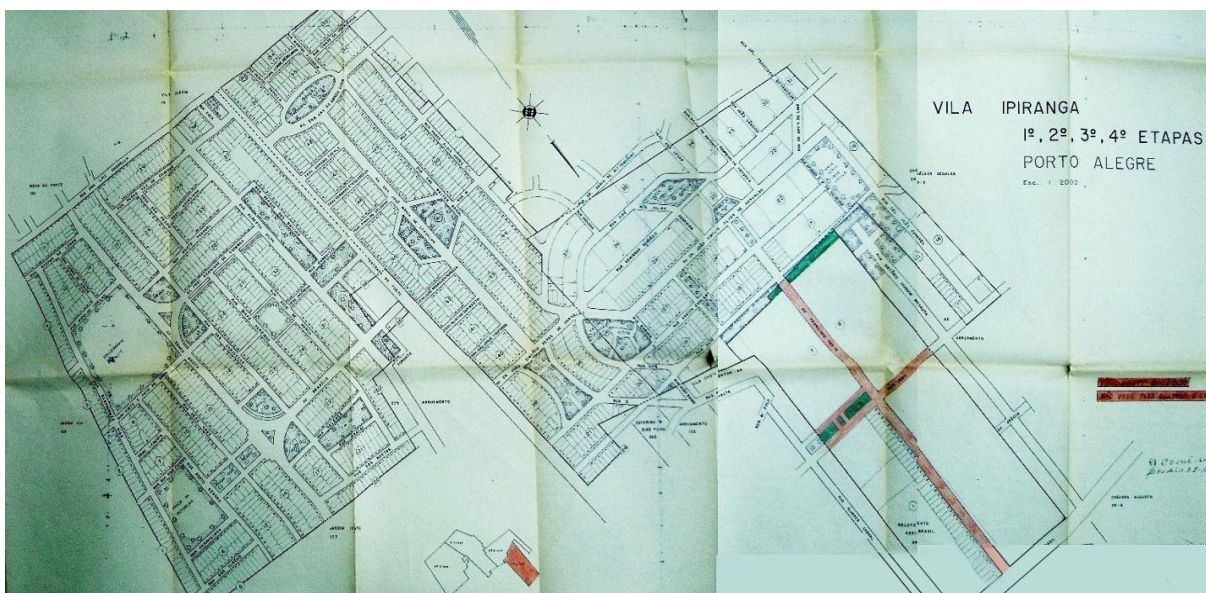


Figura 113: Vila Ipiranga 1a, 2a, 3a e 4a etapas. Quadras sem lotes: espaço industrial do loteamento. Localização das Fábricas de Cypriano Micheletto, Brixner, Wallig e Frevol.  
Fonte: Arquivo nº 83 URPII/PMPA



Figura 114: Vila Ipiranga Planta parcial reformulação para ampliação dos quarteirões industriais.  
Fonte: Arquivo nº 83 URPII/PMPA

A autoria da Vila Ipiranga poderia ser creditada ao engenheiro civil José Maria de Carvalho pois, dentre as plantas levantadas deste loteamento, consta o seu carimbo em algumas delas. Além disso, uma das ruas deste levantamento recebeu seu nome, o que reforçaria a idéia de que ele teria sido o autor do projeto inicial. Este engenheiro se formou pela Escola de Engenharia de Porto Alegre em 1916, porém nada mais conseguimos levantar a seu respeito.

Quanto ao traçado geral da vila, sobressaem-se três aspectos: a irregularidade das quadras, dada pela alternância de ruas retas e curvas; a descontinuidade das ruas, interrompidas por quadras e praças; e a quantidade destas, considerando que este projeto de loteamento teria sido aprovado sob a Lei 108/27, no qual a municipalidade determinava a existência ou não de praças, mantendo sempre um máximo de 10% da área total do terreno.<sup>80</sup> Conforme a alteração do projeto de 1959, foram reservados espaços para uma escola, uma igreja e um edifício para assistência social. Este edifício aparece em uma das plantas como um “educandário”. Em 1952 seria inaugurado o Educandário São Luiz, voltado para crianças em regime de internato.

Em 1949, tinha início a venda dos lotes da Vila Ipiranga pela empresa. No entanto, mesmo com a perfuração de um poço, havia ainda incertezas na Urbanizadora Mentz quanto à possibilidade de prover todo o loteamento com água. Aliás esta era, à época, uma das mais importantes questões para a implantação de um loteamento: eram atribuições da empresa loteadora as instalações e o provimento da água até que a municipalidade tivesse condições de levar a rede ao loteamento.

Outro ponto fundamental era o transporte urbano para a periferia. Consta, em ata da urbanizadora, que os vereadores de Porto Alegre começavam a discutir sobre o prolongamento da linha de ônibus existente na Vila Jardim até a Vila Ipiranga. O transporte era importante não só para a valorização dos loteamentos, mas também para que os negócios de lotes não se restringissem somente à população operária local.

Outros loteamentos ainda seriam implantados no Passo da Areia próximo à Vila do IAPI a partir dos anos 50: o Loteamento Passo d’Areia 2, aprovado em 1955 e de propriedade da Sociedade de Terrenos Mottin Ltda e Irmãos Corbetta & Cia; e o Parque Industrial Passo d’Areia, aprovado em 1954 e de propriedade de Roberto Oswaldo Coufal e outros<sup>81</sup> (Figura 115 e Figura 116). Os dois projetos eram próximos à curva que ligava a Estrada da Pedreira (Avenida Plínio Brasil Milano) à Estrada do Passo d’Areia (Avenida Assis Brasil), localização esta, desde o final da década de 40, da Metalúrgica Febernati.

---

<sup>80</sup> Artigo nº7 do Decreto nº108, de 10 de setembro de 1927. **Leis, decretos, atos e resoluções.** A Federação, 1897 a 1934.

<sup>81</sup> Este também formou a Sociedade Territorial Praia do Imbé Ltda conforme Processo nº43203632724 da Junta Comercial do Rio Grande do Sul (JUCERGS), com outros componentes da sua família. Esta empresa contratou em 1939 o urbanista Luiz Arthur Ubatuba de Faria para a elaboração do plano do balneário de Imbé.

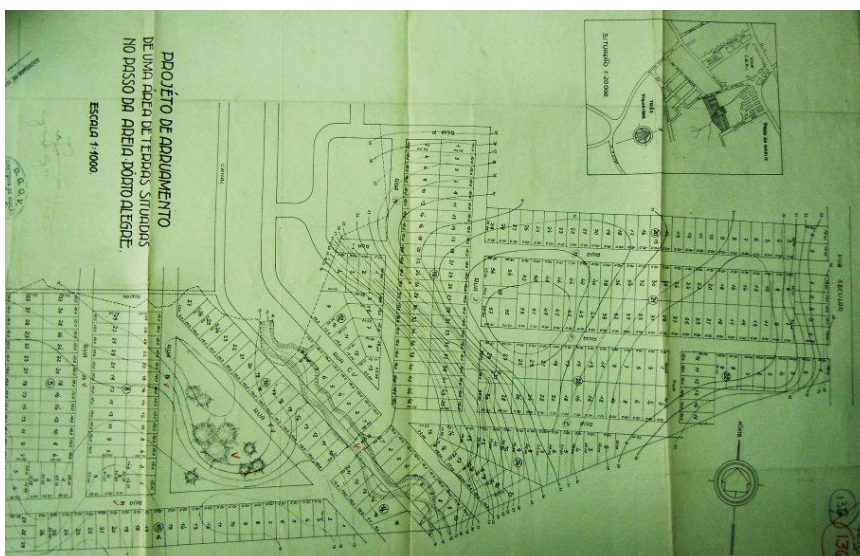


Figura 115: Vila Passo d'Areia 2, 1955. Sociedade de Terrenos Mottin Ltda. e Irmãos Corbetta & Cia. Fonte: Arquivo nº 136 URPII/PMPA

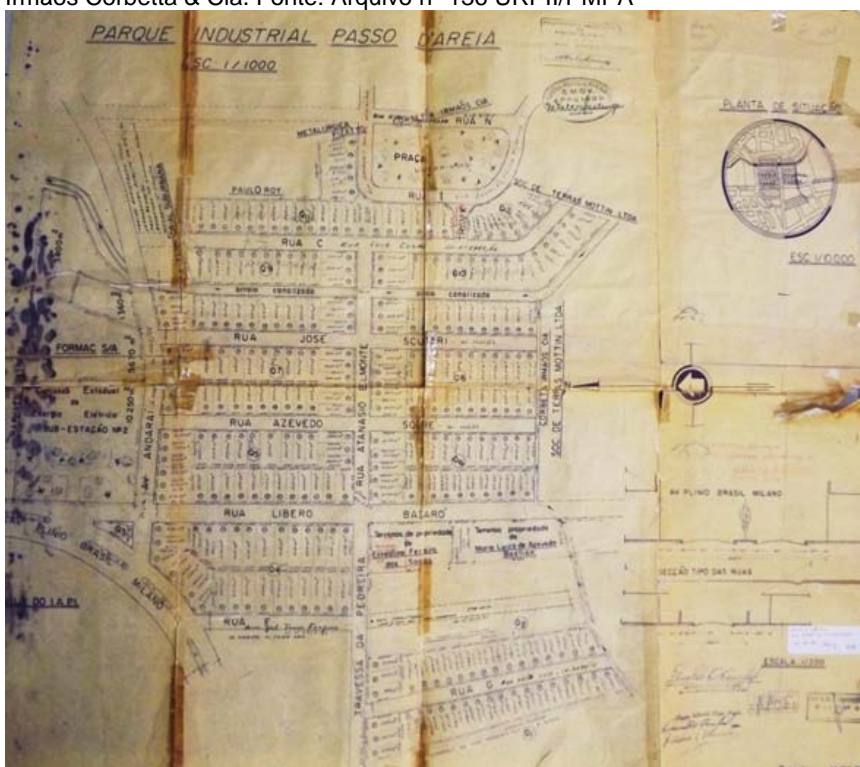


Figura 116: Parque Industrial Passo d'Areia, 1954. Eng. Geraldo César Coufal. Fonte: Arquivo nº 121. URPII/PMPA

No mesmo período, foram aprovados respectivamente em 1951 e 1955 o Loteamento Vila Passo da Mangueira e Passo da Mangueira Setor Leste, pela Companhia de Indústrias Gerais, Obras e Terras. Localizavam-se próximas à Vila Operária Renner no Passo da Mangueira e entroncamento com a Estrada do Passo do Feijó (atual Avenida Baltazar de Oliveira Garcia). Conforme dados do seu processo na Junta Comercial do Rio Grande do Sul, esta companhia loteadora, além da execução de obras de urbanismo, tinha atividades na indústria, obras públicas e comércio. Entre os sócios majoritários estavam



empresas que foram atuantes no cenário da urbanização de Porto Alegre, como a Dahne e Conceição e Cia.,<sup>82</sup> a F. Dahne e Cia. e sociedades industriais, como a Refinaria Brasileira de Óleos e Graxas S.A e a Sociedade Industrial Três Portos Ltda. Como comentamos antes, o Engenheiro Ildo Meneghetti fazia parte dessa sociedade e teria se afastado da mesma enquanto exercia suas funções de prefeito e governador.

Na planta de situação deste projeto da Vila Passo da Mangueira estavam localizadas uma série de indústrias ao longo da Avenida Assis Brasil, bem como a Vila do IAPI, a Vila Cristo Redentor e Vila Floresta. A apresentação do loteamento com as indústrias nesta planta sugere a associação da vila com a localização privilegiada dos postos de trabalho. Conforme assinatura na planta, o seu autor foi o arquiteto Germano Casagrande, que teria solicitado seu registro no CREA em 1934. No entanto, conforme Weimer, seu processo junto ao CREA não foi encontrado<sup>83</sup> (Figura 117 e Figura 118).

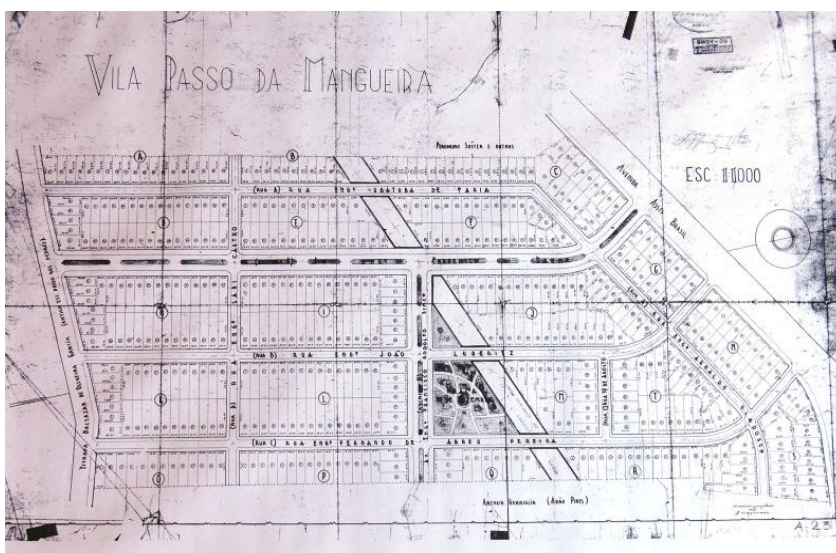


Figura 117: Vila Passo da Mangueira, 1951. Cia. de Indústrias Gerais, Obras e Terras. Fonte: Arquivo nº 108. URPII/PMPA

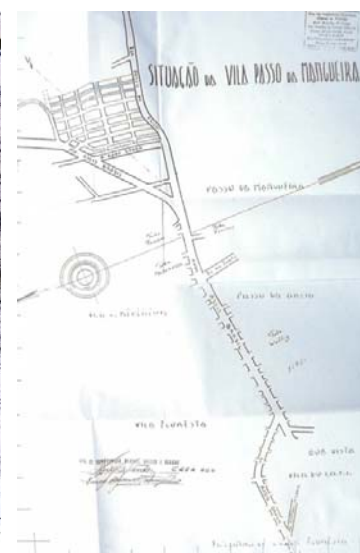


Figura 118: Planta de Situação da Vila Passo da Mangueira e Passo da Mangueira Setor leste com a localização das principais indústrias junto a Av. Assis Brasil. Fonte: Arquivo nº 191. URPII/PMPA

<sup>82</sup> Dahne e Conceição e Cia. foi a empresa responsável durante o governo de Alberto Bins da pavimentação das faixas de concreto do Plano de Pavimentação (1929). Esta empresa atuou em todo o Brasil e era considerada uma das maiores empresas de serviços públicos na década de 40 no país. Um de seus fundadores e também acionista da loteadora em questão, foi o engenheiro Ildo Meneguetti, prefeito de Porto Alegre entre 1955 e 1959. Processo nº 43300007731 da Junta Comercial do Rio Grande do Sul (JUCERGS).

<sup>83</sup> WEIMER, 2004, op.cit., p. 41

Uma questão interessante deste loteamento diz respeito aos nomes das ruas, todos de engenheiros e engenheiros urbanistas tal como Arnaldo Gladosch e Ubatuba de Faria. Atualmente este loteamento é ocupado por edificações residenciais e pequenos pavilhões industriais e comerciais.

Um dos loteamentos mais afastados do grupo analisado e que fazia ainda parte do perímetro rural foi o Loteamento Passo das Pedras, da Empresa Territorial Suburbana Ltda,<sup>84</sup> que pretendia um parcelamento em chácaras com lotes de 30 metros de testada por 100 metros de fundos. Conforme seu protocolo, incluído no processo, este loteamento teria um “alcance social”, já que o lote poderia ser desdobrado no futuro em terrenos urbanos e distribuído na própria família proprietária.<sup>85</sup> Segundo ainda o mesmo processo, os requerentes argumentavam sua escolha:

A sua localização próxima ao novo parque industrial do Passo d’Areia e do Passo da Mangueira dá ensejo ao operariado dali de adquirir um imóvel onde, além de construir sua residência, ainda poderá cultivar sua horta e mesmo uma pequena cultura qualquer e seu núcleo de população fica limitado ao número de lotes do projeto – uma residência em cada chacinha.<sup>86</sup>

Porém, a Lei nº770 de 13 de dezembro de 1951 fixou os distritos do município e suas zonas, aproximando a área a ser loteada da zona suburbana e mostrando, segundo os sócios da Territorial Suburbana, ser antieconômico o fracionamento em chácaras.<sup>87</sup> A requerente mudava então a sua posição, pretendendo um novo parcelamento para a mesma área com um projeto de lotes urbanos (Figura 119). O que se sucedeu foi a implantação parcial do loteamento na área, com lotes no alinhamento da atual Avenida Baltazar de Oliveira Garcia (antiga Estrada do Passo do Feijó) e junto à Avenida Manoel Elias (antigo Beco do Maneca Elias).

---

<sup>84</sup> A Empresa Territorial Suburbana Ltda contava com vários sócios, sendo que os principais acionistas eram Milton Lança, Nelson Lança, Edison Lança e Aurélio Mottin. Processo nº 43300016498 da Junta Comercial do Rio Grande do Sul.

<sup>85</sup> Conforme Protocolo Geral do Arquivo nº 29 A5 do Loteamento Passo das Pedras. URP II/SMOV/PMPA

<sup>86</sup> Ibidem, p.3

<sup>87</sup> Lei nº770 de 13 de dez. De 1951. Leis, Decretos e Atos. Nov. Dez. De 1951. Prefeitura Municipal de Porto Alegre, Gráfica Santa Terezinha LTDA.,1952.p. 61-62.



Figura 119: Planta do Loteamento Rural do Passo das Pedras, 1953. Empresa Territorial Suburbana Ltda. terrenos de chácaras no centro e lotes menores nas bordas da propriedade.  
Fonte: Arquivo nº29 A5. URPII/PMPA

No início da década de 50 havia um grande número de loteamentos irregulares na periferia urbana de Porto Alegre, e ficava cada vez mais evidente a incapacidade do poder público de cumprir com os dispositivos legais com relação ao parcelamento do solo. Apesar das multas de valor fixo previstas, que não dependiam do tamanho da gleba,<sup>88</sup> haviam casos em que o Decreto 108/27 não era cumprido, com loteadores comercializando os lotes sem cumprir o Termo de Compromisso. Além disso, observa-se que os loteamentos aprovados na vigência do mesmo Decreto solicitavam várias prorrogações para a sua execução, apesar de o prazo estipulado pela municipalidade ser, para a maioria dos casos, de cinco anos.

A população à época, que não via suas demandas atendidas depois da aquisição dos lotes, começou a fazer pressões que repercutiram em discussões e debates na Câmara de Vereadores. Surgiu então, em 1954, a revisão do antigo Decreto 108/27, originando a Lei nº1233 de 1º de janeiro de 1954, editada por iniciativa da Câmara Municipal.<sup>89</sup> Pela primeira

<sup>88</sup> A caução como garantia, passou a ser 10% do custo das obras pela Lei nº 860 de 25 de julho de 1952. Válida para o loteamento da Vila Renner ou Jardim Itati, Arquivo nº 177, Unidade de Registro e Processamento II - URP II/PMPA.

<sup>89</sup> Lei nº 1233 de 6 de janeiro de 1954. **Leis, Decretos e Atos**. Janeiro a Março de 1954. Prefeitura Municipal de Porto Alegre, Gráfica Santa Terezinha LTDA, 1954. p.4 -8.

vez foi utilizada a palavra “loteamento”, que substituiu a palavra “arruamento” do antigo decreto.<sup>90</sup>

O número de plantas exigidas pela Prefeitura aumentava em relação ao decreto anterior: deveriam ser elaboradas, além do anteprojeto e projeto definitivo, as plantas completas de distribuição de água, da rede de esgoto pluvial, obras de arte e da rede de iluminação pública e particular. Os projetos de loteamento deveriam ainda ser submetidos à aprovação da Câmara Municipal.

As áreas verdes para zonas suburbanas e rurais corresponderiam, segundo a lei, à porcentagem mínima de 15% destas, cabendo à Prefeitura determinar qual a área mais apropriada para este fim dentro da gleba. Definia ainda que os quarteirões deveriam ter forma retangular, com medidas de profundidade de 50 a 70 metros (relativas a dois lotes) e um máximo de 360 metros de comprimento. Os lotes industriais teriam um mínimo de 600m<sup>2</sup>.

Os prazos de arruamento foram fixados em cinco anos no máximo, de acordo com as proporções do loteamento. As multas previstas, quando do não cumprimento das obrigações assumidas pelo loteador no termo de compromisso, poderiam variar até o máximo de Cr\$ 50.000 cruzeiros, sendo que a caução para a garantia do pagamento era então de 10% do valor das obras a serem realizadas.

Dentre os loteamentos do Passo d’Areia e Passo da Mangueira comentados, foram poucos os aprovados sob a lei 1233/54. Entre eles, a Vila Passo da Areia 2 de 1955, a Vila Operária Renner ou Jardim Itati, também do mesmo ano, e a quarta e última etapa da Vila Ipiranga. Quando avaliamos a demora na conclusão das obras por parte das loteadoras e na doação de ruas para a municipalidade, é exemplar o caso da Vila Renner, em que as vendas dos lotes antecederam a sua finalização; o loteamento foi entregue na sua totalidade somente em 1973, ou seja, 18 anos depois da sua aprovação.

Apesar do acordado nos termos de compromisso, este exemplo representa bem o que acontecia com a grande maioria dos loteamentos e o processo de regularização e entrega dos espaços públicos para a Prefeitura: propiciavam uma série de problemas para os proprietários de lotes, que muitas vezes adquiriam o terreno sem que existisse a rua.

---

<sup>90</sup> Ibidem, p.4.

Considerando o conjunto delimitado neste capítulo - dos loteamentos do Passo d'Areia e Passo da Mangueira - pudemos verificar que, como concepções, eles são divididos em duas fases distintas: a primeira, referente às configurações de bairros jardim presentes nas Vilas Cristo Redentor, Floresta, Progresso e Vila do IAPI; a segunda fase corresponde àquela que privilegiava os traçados retilíneos com um maior aproveitamento de lotes nas quadras. A primeira fase era propagandeada como um urbanismo moderno, e relacionada à salubridade do operariado, criação de lugares aprazíveis e altos, longe das cheias constantes dos rios da área dos Navegantes. Já a segunda, depois da criação da Vila do IAPI, focava no objetivo prático de negócios para a população de baixa renda e a instalação do operariado pois, no mesmo período, novas indústrias eram implantadas na área. A partir da Lei 1233/54, conforme o artigo 8º da mesma, estabelecia-se que os quarteirões de uso residencial deveriam ter a forma retangular, com medidas mínimas e máximas determinadas. Porém, foram poucos os loteamentos aprovados na área sob esta nova lei, o que reforçaria a ideia de que antes mesmo da sanção da lei havia entre os loteadores a intenção de um aproveitamento máximo das quadras.<sup>91</sup>

Assim, a maioria das iniciativas tratadas foi aprovada sob a vigência do Decreto 108/27 que, na sua essência, tinha poucas exigências na implantação dos loteamentos suburbanos e rurais como os do Passo d'Areia e Passo da Mangueira. Apesar de determinar neste decreto que nenhuma via deveria ser entregue ao trânsito ou ter permitida a edificação em adjacência sem que estivesse preparada a “chapa de rodagem”, a municipalidade não tinha controle sobre os negócios realizados pelos loteadores. Esta situação algumas vezes criava problemas para os proprietários de lotes, que não tinham seus projetos regularizados. Os prazos de conclusão dos loteamentos eram então adiados mais de uma vez, demonstrando a falta de rigor na execução da lei, possivelmente pelos poucos recursos da própria municipalidade para assumir e concluir o que o loteador deveria ter realizado durante a vigência do seu prazo.

A falta de um plano para a cidade que abrangesse as áreas suburbanas e rurais e que definisse políticas para o futuro dessas áreas era o principal problema, aliado a uma legislação municipal pouco rigorosa que franqueava certas facilidades na implantação dos loteamentos. Somando-se a isso, havia uma lacuna no que diz respeito à política de habitação para a população de baixa renda no âmbito municipal e estadual; o governo

---

<sup>91</sup> Ibidem.

federal foi o responsável pelas principais iniciativas, como vimos através dos órgãos dos Institutos de Aposentadoria e Pensões e da Fundação da Casa Popular. Os IAPIs, como vimos nos projetos anteriores, financiaram não só habitação mas a própria indústria e cidades industriais, em exemplos significativos no centro do país. Contudo o exemplo de Porto Alegre da Vila do IAPI destaca-se como uma iniciativa federal que visou exclusivamente a habitação. Os financiamentos e suportes à instalação industrial ou mesmo às cidades industriais não foram o foco para o Rio Grande do Sul.

No caso dos loteamentos do Passo d'Areia e Passo da Mangureira as propagandas e reportagens veiculadas à época demonstravam que a população alvo era a operária. Alguns dos loteadores, como vimos, eram industriais e empresários de terras que tornavam viáveis - através da reserva de lotes industriais - a proximidade da habitação e trabalho. Porém, entendemos que não se trata de uma articulação planejada entre habitação e indústria nos moldes dos exemplos propostos para a Várzea do Gravataí. Afinal, como vimos, estes projetos não se conectavam ao conjunto consolidado da cidade, assim como não previam as conexões estratégicas para fora; não contavam também, na sua grande maioria, com atendimento da rede de água, transporte e equipamentos públicos; e não faziam o zoneamento planejado da habitação e indústria, mesclando atividades que a princípio seriam conflitantes.

Conclui-se, portanto, que o conjunto de loteamentos do Passo d'Areia e Passo da Mangureira estabelecidos antes e a partir da implantação da Vila do IAPI eram uma alternativa aos interesses industriais e de negócios de terras, realizados com as facilidades da legislação e do controle da municipalidade.

Como havia uma diversidade de sociedades envolvidas na produção de loteamentos na área, formou-se um amálgama de traçados com conectividade muito restrita, confirmando as críticas dos urbanistas à época. Mesmo os mais antigos bairros-jardim do Passo d'Areia pretendiam o máximo aproveitamento das quadras, restringindo os espaços públicos e comunitários. A denominação de "bairro-jardim" nestes casos, estava mais ligada ao traçado curvo das ruas que acompanhavam as curvas de nível do terreno e a questão da salubridade da sua localização.

Ressaltamos ainda um aspecto característico do conjunto de projetos de loteamentos do Passo d'Areia e Passo da Mangureira: a dificuldade na identificação da autoria. Na grande maioria dos loteamentos levantados, o responsável técnico não tem projeção, não constando na grande maioria dos trabalhos ou na documentação de aprovação para

Prefeitura. No entanto, destaca-se sempre o nome da sociedade de terras, tanto em plantas como no termo de compromisso junto à prefeitura.

Resumidamente, a ocupação por loteamentos pode ser sintetizada no quadro abaixo:

**Quadro 03:** Principais loteamentos do Passo d'Areia e Passo da Mangueira entre 1930 a 1955

Loteamento	Aprovação	Incorporadores	Autor	Observações
Vila Cristo Redentor	1930	Irmãos Bernardi	Arq. Ernani Correa	Focado em famílias de baixa renda e assolados pelas cheias
Vila Progresso	1930	Empresa Territorial Rosembli		
Vila Floresta	1938	Sociedade Comercial Imobiliária Ltda.	Arq. Ernani Correa	Áreas reservadas para estações radio-telefônicas e chácaras. Localização Carrocerias Elizário
Loteamento Passo d'Areia	1938	Empresa Territorial Santanna Ltda.		
Vila do IAPI ou Vila dos Industriários	1945	Instituto de Aposentadorias e Pensões dos Industriários	Eng. Otacilio Saboya Ribeiro/Arq. Marcos Kruter	Construção de unidades de habitação
Vila Ipiranga	1947 (1ª etapa); 1954 (4ª etapa)	Urbanizadora Mentz Ltda.		Localização de um "Centro Fabril"
Loteamento Vila Passo d'Areia	1947	Empresa Territorial Suburbana Ltda.	Eng. Agrônomo Acimar Noronha Marchandt	Localização da Zivi Hércules S.A.
Vila Passo da Mangueira	1951	Cia. de Indústrias Gerais, Obras e Terras (Dahne e Conceição e Cia.; F. Dahne e Cia.; refinaria Brasileira de Óleos e Graxas e Sociedade Industrial Três Portos Ltda.)	Arq. Germano Casagrande	Homenagem engenheiros urbanistas na nomeação de ruas do loteamento
Loteamento Passo das Pedras	1953	Empresa Territorial Suburbana Ltda.		Lotes de chácaras
Parque Industrial Passo d'Areia	1954	Oswaldo Coufal		
Loteamento Vila Passo d'Areia 2	1955	Indústrias Irmãos Corbetta e Sociedade de Terrenos Mottin Ltda.		Localização da Metalúrgica Pizzato e próximo a Metalúrgica Febernatti
Vila Operária Renner/ Jardim Itati	1955	Indústria de Vestuário A.J. Renner S. A.		Localização da Fáb. de louças Renner e próximo a Fáb. de Tintas Renner e Indústria Matarazzo
Vila Passo da Mangueira "Setor Leste"	1955	Cia. de Indústrias Gerais, Obras e Terras (Dahne e Conceição e Cia.; F. Dahne e Cia.; refinaria Brasileira de Óleos e Graxas e Sociedade Industrial Três Portos Ltda.)		

Fonte: Elaboração da autora a partir do levantamento dos processos de parcelamento na Unidade de Parcelamento e Registro II/PMPA.

Verifica-se no quadro que a maioria dos loteamentos foi aprovada ainda na vigência do Decreto nº108/27, que tinha poucas exigências quanto à infraestrutura, facilitando

portanto a ocupação da área no período. O modelo do negócio do parcelamento de terras no Passo d'Areia e no Passo da Mangueira visava, como vimos, a população de baixa renda e especialmente a operária, dada a proximidade de localização dos postos de trabalho nas fábricas.

A Vila do IAPI, focada na moradia para seus associados, polarizou e atraiu a rede de infraestrutura a partir da sua instalação e, conseqüentemente, os novos loteamentos. Verificamos que o IAPI se distingue dos demais loteamentos não só pelo tipo de iniciativa pública que ela representou, mas também por se constituir um projeto urbano completo de um conjunto habitacional: construiu diferentes tipologias de moradia e equipamentos urbanos planejados.

Apesar dos loteadores do Passo d'Areia e Mangueira terem encontrado dificuldades com o atendimento das redes de infraestrutura, o negócio de terrenos acontecia com relativa facilidade e êxito no período, visto que o controle, através da regulamentação, era ineficiente. Especificamente para as sociedades de terras que contavam com industriais entre seus acionistas, os loteamentos revelaram-se como alternativas aos seus interesses precípuos em aproximar indústria e moradia.



## CAPÍTULO 5:

### A CIDADE INDUSTRIAL

O presente capítulo enfoca os planos para as cidades industriais de Porto Alegre produzidos pelo Governo do Estado e a relação dos mesmos com um estudo urbano para a cidade e as políticas de industrialização do período.

Os trabalhos conhecidos como *Delta do Jacuí: Plano Piloto*, de 1957, e a *Cidade industrial de Porto Alegre: Plano de Urbanização*, de 1961, foram planos produzidos pelo Governo do Estado do Rio Grande do Sul no contexto do seu planejamento econômico. A ideia do governo era a de que fossem articuladas ações para a atração industrial, tais como: a criação um sistema de aforamentos de terrenos, a conexão com sistemas de transportes, a disponibilização de energia elétrica farta e barata e a proximidade com mercados e mão de obra. O exemplo com condições semelhantes mais conhecido e citado na época foi o plano da *Cidade Industrial de Contagem* (Parque Industrial de Belo Horizonte), iniciado em 1943 pelo Governo de Minas, que obteve expressiva repercussão no país. Para o governo gaúcho, era imperativo que se adotasse ação semelhante, visto que era sentido o atraso de desenvolvimento do estado atribuído à sua situação geográfica desfavorável e à política assimétrica do Governo Federal, que até então se concentrava em investir ou subsidiar majoritariamente a industrialização no centro-sul do país.

Antes mesmo da elaboração dos planos das cidades industriais de 1957 e 1961, o *Anteprojeto de planificação de Porto Alegre de acordo com os princípios preconizados pela Carta de Atenas* (1951), estudo de autoria do urbanista Edvaldo Pereira Paiva e Demétrio Ribeiro, viria a estabelecer conexões entre os projetos industriais e operários da iniciativa privada, tratados no capítulo 3, e a cidade e o plano da *Cidade Industrial de Porto Alegre*, construindo uma linha de pensamento entre os seus autores e as esferas envolvidas. Essas conexões, como veremos adiante, seriam primeiramente articuladas através da participação de Paiva como autor de alguns desses trabalhos; entretanto veremos também que, dada a origem das diferentes iniciativas e os diferentes atores envolvidos nas proposições, estabeleceu-se na realidade uma continuidade de um ideal da construção de um núcleo (bairro ou cidade) industrial validado justamente pelas decisões semelhantes propostas nesses planos.

## 5.1 As políticas de industrialização dos governos federal e estadual (1950-1961)

No capítulo II, ao tratar sobre o contexto da política industrial no período 1895 a 1950, abrangemos as ações federais e estaduais do período da Primeira República (1889-1930), Revolução de 30 (1930-37), Estado Novo (1937-1945) e do Governo Dutra (1946-51). Em seguimento, abordaremos as políticas a partir do Segundo Governo Vargas (1951-54) e do período de Juscelino Kubitschek (1956-61), que ampliam o contexto dos projetos das cidades industriais.

Retomando brevemente, vimos que o período do Estado Novo teve como principal característica a centralização das ações e o crescente intervencionismo na economia. Essa centralização e o objetivo claro da instalação de indústrias de base no país proporcionou a implantação da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) com a cidade industrial de Volta Redonda e a Fábrica Nacional de Motores (FMN) com o plano da *Cidade dos Motores*, que viria a ser conhecido internacionalmente como exemplo de cidade industrial.

Estes e outros exemplos que comentamos nesta fase corresponderam a planos industrializantes do Governo Federal para reduzir as importações de bens intermediários no país. Inicialmente, a localização privilegiada destes projetos no Centro-Sul teve como motivo principal o aproveitamento da infraestrutura cafeeira já instalada, como a ferroviária, a comercial e a financeira.<sup>1</sup>

Foram também significativos, no Estado Novo, a aplicação dos recursos dos IAPs na implantação tanto de complexos industriais (Volta Redonda, FNM) como dos conjuntos habitacionais do Instituto de Aposentadoria e Pensões do IAPI em vários locais no país. Em Porto Alegre, um destes exemplos foi a Vila dos Industriários ou Vila do IAPI.

---

<sup>1</sup> Alguns autores descrevem esta localização privilegiada junto à estrutura cafeeira instalada. LOEB, R. Aspectos do planejamento territorial urbano no Brasil. LAFER, B.M. **Planejamento no Brasil**. São Paulo: Editora Perspectiva S.A., 1987. p. 147.; DEAN, W. **A industrialização de São Paulo**. Rio de Janeiro: Editora Bertrand Brasil S.A., 1991.p. 9-22.

A seguir, no Governo Dutra, mantiveram-se os mecanismos de intervenção e regulação das empresas estatais criadas no período anterior. Com o término da Segunda Guerra, a Fábrica Nacional de Motores perdeu o seu objetivo principal de fabricação de motores para aviação quando o governo federal, através do Decreto nº 8.699 de 16 de janeiro de 1946, resolveu por liberar os “entraves burocráticos”, transformando-a em sociedade anônima mas mantendo a maioria de suas ações.<sup>2</sup> Os “entraves burocráticos”, neste caso, eram as taxas de importação de insumos que passariam a contar isenção e, durante dez anos, do pagamento de impostos federais, estaduais e municipais.<sup>3</sup> Ou seja, a empresa estatal ou a sociedade anônima criadas e subsidiadas pelo Estado eram ainda os exemplos instalados mais significativos do país.

Após a Segunda Guerra e o fim do Estado Novo, a atividade política intensificou-se, vivendo um período de mobilização e de euforia consumista. Conforme Müller, o Governo Dutra pretendia permitir a importação de bens e atrair investimentos estrangeiros, visando modernizar o parque industrial brasileiro e atualizar a infraestrutura de transportes, restrita desde 1930<sup>4</sup> (Figura 120).



Figura 120: A abolição de taxas às importações do Governo Dutra abriu caminho para os automóveis importados.

Fonte: Müller, 1998, p. 142.

O Plano Salte (1948), lançado por órgãos governamentais neste período, foi considerado uma das primeiras iniciativas no país em termos de planejamento dos investimentos estatais: contemplava as áreas de saúde, alimentação, transporte e energia.

<sup>2</sup> DRAIBE, S. **Rumos e metamorfoses: estado e industrialização no Brasil 1930-1960**. São Paulo: Editora Paz e Terra, 2004. P.148.

<sup>3</sup> Câmara dos Deputados. Decreto nº 8.699 de 16 de janeiro de 1946. Disponível em: <<http://www2.camara.gov.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-8699-16-janeiro-1946-416682-publicacaooriginal-36225-pe.html>> Acesso em: 05.06.2012.

<sup>4</sup> MÜLLER, 1998, op.cit., p. 141.

Contudo, no que se refere às iniciativas industriais, tal plano limitou-se às questões da infraestrutura e energia, considerados sérios entraves à expansão do parque fabril.<sup>5</sup>

No Rio Grande do Sul, as exportações começaram a cair devido à restrição de compras de dois dos seus principais importadores – a Argentina e a Inglaterra. O estado então se voltou para o mercado regional e o nacional, que era tradicionalmente ligado através da navegação de cabotagem.<sup>6</sup>

Para o governador Walter Jobim (1947-51), a questão principal de sua gestão era melhorar o fornecimento de energia elétrica, que figurava como o entrave principal para o progresso do Estado. O Plano Nacional de Eletrificação, elaborado desde 1945, previa a construção de usinas de pequeno porte, hidrelétricas e termoelétricas, apoiando as iniciativas estaduais. Alguns desses projetos, no entanto, seriam de responsabilidade da União, como a Usina de Candiota e do Jacuí. O plano avançou, mas não no ritmo esperado; sua implantação levou anos, pois o governo estadual pretendia evitar o endividamento com empréstimos para não onerar a energia produzida.<sup>7</sup> Dessa situação resultou que o problema do provimento de energia no Rio Grande do Sul continuava crítico ao longo de toda a década de 50 e início dos anos 60, sendo uma das principais causas da perda de competitividade do estado.

A extensão desta questão é bem ilustrada em 1957, em um dos discursos de A.J. Renner sobre as condições negativas da produção industrial no Rio Grande do Sul em que afirmava que a produção de energia ainda figurava como um problema da indústria:

E, entre estas, em primeiro lugar, mencionaria a falta de energia elétrica, que como é do conhecimento público, vem prejudicando a expansão de algumas indústrias, privando-os de que outras aqui se estabeleçam e, ainda obrigando a não poucas desviarem capitais consideráveis, que deviam ser aplicados na produção, para a montagem de usinas.<sup>8</sup>

No plano federal, entre 1951 a 1954, o segundo Governo Vargas pretendia que o processo de industrialização se desse rapidamente e contasse com investimentos em infraestrutura tanto públicos quanto privados, deixando para a empresa estatal o papel

---

<sup>5</sup> DRAIBE, 2004, op.cit.,133.

<sup>6</sup> MÜLLER,1998, op.cit., p.138.

<sup>7</sup> Ibidem, p.157.

<sup>8</sup> A indústria Rio-Grandense, seus problemas e seu futuro. Discurso proferido quando convidado pela Associação Brasileira de Química em 09 jul. 1957 [manuscrito], Acervo Mentz, DELFOS/PUCRS.

estratégico. Além do setor industrial, outros campos foram foco do chamado Plano de Desenvolvimento Econômico e Social (1951), como a modernização rural, a redistribuição de renda e a melhoria das condições de vida das massas urbanas, a articulação de um sistema de financiamento (banco estatal central e bancos regionais) e a articulação da economia brasileira com o capitalismo internacional.<sup>9</sup>

Assim foram criados uma série de órgãos federais e mecanismos, formando uma rede centralizada no estado. A empresa pública tinha nesta rede o papel fundamental de dinamizar o desenvolvimento - assim como os novos bancos de investimento, como o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico (BNDE), criado pela Lei nº1628 de 20 de junho de 1952. Segundo Draibe, o BNDE deveria ser o “provedor de recursos a longo prazo – função essencial para o avanço da industrialização, em razão da conhecida atrofia do sistema bancário privado, incapaz de sobrepujar os estreitos limites do crédito comercial”.<sup>10</sup> Este banco financiador era aquele que centralizava os recursos públicos para os novos investimentos em infraestrutura e para a indústria de base, funcionando como um articulador entre investimentos privados internos e externos para a economia.

Assim, uma série de iniciativas federais teve início nesta fase: o Programa do Petróleo Nacional (1951) e a criação da Petrobras, bem como projetos com investimentos externos que possibilitassem a criação de novas indústrias, realizados à época através da Comissão Brasil-EUA (1951).

A partir do Plano de Industrialização, a Comissão Brasil-EUA criou, entre 1951 e 1953, cerca de 41 projetos que envolviam a reabilitação dos transportes, a expansão da energia elétrica e a assistência técnica. O financiamento desses projetos contava com recursos internos oriundos de tributos e com fontes externas do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BIRD) e do Eximbank.<sup>11</sup> Neste caso, o avanço tecnológico era um ponto importante: a articulação com empresas estrangeiras monopolizadoras de tecnologia era também o objetivo do Governo Federal.

Já o Governo do Rio Grande do Sul agiu no sentido do aproveitamento das suas potencialidades econômicas e, em 1953, no governo de Ernesto Dornelles, lançava o 1º

---

<sup>9</sup> DRAIBE, 2004, op.cit.,170.

<sup>10</sup> Ibidem, p.191.

<sup>11</sup> Ibidem, p. 179.

Plano de Obras, Serviços e Equipamentos, elaborado com a intenção de que as obras fossem complementares às planejadas pelo Governo Federal ou entrosadas com as mesmas.

A grande prioridade foi criar as condições basilares da acumulação industrial, implementando obras consideradas parte das funções clássicas do Estado Regional: aparelhamento do sistema de transportes, educação profissional, saneamento urbano etc<sup>12</sup>.

A industrialização era a questão central do 1º Plano de Obras, levantando intenso debate sobre o tipo de industrialização pretendida para o Rio Grande do Sul: por um lado pretendia-se desenvolver uma indústria que aproveitasse as matérias primas locais, internalizando capital e insumos; por outro, que desenvolvesse um pólo industrial dinâmico de bens de capital e de insumos industriais.<sup>13</sup> Na realidade, a maioria dos projetos desenvolvidos por esse plano eram de infraestrutura, como o Plano de Saneamento Urbano, Plano de Eletrificação, Plano de Portos, Rios e Canais, o aparelhamento da Viação Férrea e a construção de silos e armazéns, Plano de Modernização da Pecuária e da Indústria do Frio.<sup>14</sup> Ou seja, o Rio Grande do Sul ainda priorizava o modelo histórico, cuja ênfase era o setor primário ligado a indústria. Dalmazzo, que estudou o processo de planejamento econômico estadual, aponta que o principal motivo para o insucesso deste plano foram as dificuldades com as restrições de crédito e financiamento público pela União e pelos bancos oficiais para esses projetos. Estes projetos eram sempre vinculados diretamente às decisões do Governo Federal.<sup>15</sup>

Nesse sentido, no âmbito nacional, Draibe sintetiza que no período do Segundo Governo Vargas houve intensa centralização das decisões pelo Estado, com a criação dos órgãos vinculados, a racionalização administrativa das ações e a burocratização.<sup>16</sup>

Não foram só as questões de infraestrutura e energia que retardavam o processo de avanço industrial no Rio Grande do Sul no período, mas também a prerrogativa dada pelo estado ao setor agropecuário, considerado principal fonte dos insumos da indústria regional.

---

<sup>12</sup> DALMAZZO, R. A. **Planejamento estadual e acumulação no Rio Grande do Sul**. 1940- 74. Porto Alegre: FEE, 1992. p. 64.

<sup>13</sup> Ibidem, p.77.

<sup>14</sup> Ibidem.

<sup>15</sup> Ibidem.

<sup>16</sup> DRAIBE, 2004, op.cit., p.192-209.

Em paralelo ao processo industrializante na década de 50 acontecia a intensa urbanização do país, com crescente concentração e diferenciação das massas urbanas assalariadas. Na década de 60, a população urbana superava a rural no Rio Grande do Sul e Porto Alegre, que em 1950 tinha uma população de 394 mil habitantes em 1960, passava para 635 mil habitantes.<sup>17</sup>

Desde muito antes do Segundo Governo Vargas, Porto Alegre já era o principal pólo industrial gaúcho. No entanto, a capital ainda não contava com o planejamento de um parque industrial ou qualquer outra estrutura semelhante, como acontecia, por exemplo, em Minas Gerais, em um polo próximo a Belo Horizonte. Como vimos, o que se sucedeu naturalmente na cidade nesta época foi a expansão vinculada de fábricas e de loteamentos nas áreas suburbanas, processo que não deixava de estar relacionado ao incremento populacional das áreas urbanas no período de 50 a 60.

Como destacam Souza e Müller, este período foi o que consideraram a fase de “Metropolização” de Porto Alegre, e o sentido da expansão urbana dava-se pelos acessos de longo curso mais dinâmicos:

Ao ser construída a BR 116, a expansão industrial vai ao seu encaço, inclusive saindo dos limites urbanos de Porto Alegre, em direção ao norte por Niterói – Canoas – Esteio até Sapucaia, sendo acompanhada por considerável contingente de moradias populares.[...] As novas implantações se fazem em Cachoeirinha e outros municípios em direção leste, e a implantação de vilas populares se dá preferentemente nos setores compreendidos entre a Assis Brasil e seus prolongamentos e a Bento Gonçalves em direção a Viamão, compreendendo ainda o município de Alvorada.<sup>18</sup>

Antecedeu à fase de metropolização citada o processo de implantação de loteamentos ao longo da Estrada do Passo d’Areia ou Assis Brasil que, como vimos antes, foi significativo na primeira metade da década de 50, conjuntamente com a instalação de fábricas novas. As iniciativas eram todas de caráter privado, implantadas na zona suburbana e estrategicamente próximas às vias de ligação para fora do município, como a Avenida Assis Brasil.

---

<sup>17</sup> Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Anuário Estatístico do Brasil 1996**. CD ROM.

<sup>18</sup> SOUZA, C. F.de, MÜLLER, D. M. **Porto Alegre e sua evolução urbana**. Porto Alegre: Ed. Universidade/UFRGS, 1997.p.105-106.

A falta de um plano urbano que contemplasse as expansões e o chamado zoneamento das atividades da cidade era um dos focos nas discussões em urbanismo. Os loteamentos do Passo d'Areia e Passo da Mangueira surgiram adaptados ao traçado urbano, e desvinculados de qualquer planejamento municipal ou estadual.

Como foi comentado, o Governo do Estado pretendia, até meados da década de 50, melhorar de forma abrangente as estruturas de transporte, provimento e transmissão de energia, que eram as questões fundamentais para dinamizar a indústria gaúcha. Deste modo, os interesses principais ainda concentravam-se mais na infraestrutura a ser oferecida. Caso exemplar e crítico do fornecimento de energia era justamente o de Porto Alegre que, abastecida por companhia privada de capital americano (Companhia de Energia Elétrica Rio-Grandense), sofria com sérios problemas na deterioração dos seus serviços.<sup>19</sup>

Nos anos seguintes, dois planos foram relevantes por suas intenções para a industrialização: o Plano de Metas (1956-61), no Governo de Juscelino Kubitschek, e o 2º Plano de Obras, Serviços e Equipamentos (1959-62) no Rio Grande do Sul, na administração de Leonel Brizola.

O Plano de Metas tinha três objetivos principais: investimento em infraestrutura (transporte e energia elétrica); estímulo ao aumento da produção de bens intermediários (aço, carvão, cimento); e incentivo à introdução dos setores de bens de consumo duráveis e bens de capital. Fazia parte do plano também a interiorização do país, com a construção da capital Brasília.

Com relação à distribuição geográfica do desenvolvimento, o Plano de Metas era claro na intenção de atenuar os desequilíbrios regionais. Esta questão foi tratada por Marcia Campos em *Política Econômica do Governo Kubitschek (1956 - 61): o discurso em ação*, onde ela expôs os discursos de Juscelino neste sentido e as efetivas realizações de seu governo.<sup>20</sup> Um exemplo em termos de intenção foi o discurso do presidente em Porto Alegre, em 6 de abril de 1956, no Palácio do Comércio:

---

<sup>19</sup> A Companhia seria encampada a preço simbólico em 1959 no Governo Leonel Brizola. MÜLLER, 1998, op.cit., p.158-159.

<sup>20</sup> CAMPOS, M.A. **Política Econômica do Governo Kubitschek (1956-61): o discurso em ação**. Porto Alegre: FCE/PPE/UFRGS, 2007. Dissertação de Mestrado.



[...] é minha intenção dar um real sentido federativo ao meu governo. [...] Os Estados membros brasileiros não precisarão, no meu governo, de mendigar auxílio federal. Necessito do auxílio de todos os responsáveis pelas administrações locais para a execução da tarefa que me impus. Serão bem recebidos todos os planos de fomento da produção que me forem apresentados pelos diversos dirigentes das unidades federativas, que contarão com a maior boa vontade da administração federal. [...] compreendo bem os riscos da excessiva concentração industrial no centro do país, que está produzindo 'a apoplexia no centro e a paralisia nas extremidades', para lembrar a frase de Tavares Bastos a propósito da concentração do poder no Império. Estou disposto a dar o melhor do meu esforço no sentido de realizar o desenvolvimento homogêneo de todos os componentes da União Nacional, para realizar com perfeição o ideal federalista que presidiu a formação de nossa república. [...] Sei que nenhum auxílio que vos for prestado deixará de reverter com abundância em favor da própria economia do país e, assim, em benefício das outras unidades da Federação, pois o Brasil é um só.<sup>21</sup>

Apesar dos reiterados discursos de Juscelino no sentido da descentralização, Campos concluiu que o Governo Federal acabou por concentrar suas benesses no Centro-Sul do país, principalmente em São Paulo.<sup>22</sup> O Rio Grande do Sul, com uma estrutura industrial de pequenas fábricas (bens não duráveis) e baixa acumulação de capital, contrapunha-se ao Centro-Sul de grandes unidades industriais e atendendo amplamente o mercado interno.

Conforme Lafer, a implementação do Plano de Metas aconteceu fundamentalmente graças à criação de órgãos paralelos à administração normal como o BNDE, o Banco do Brasil (CACEX – Carteira de comércio Exterior), e a SUMOC (Superintendência da Moeda e do Crédito),<sup>23</sup> que viabilizavam diretamente as licenças de importação, o câmbio, os financiamentos, os avais e garantias. A atuação destes órgãos foi a principal medida estratégica para a implementação do Plano.<sup>24</sup>

Verificou-se que a década de 50 foi um período desfavorável para a indústria gaúcha, que cresceu não só abaixo da média nacional, mas também abaixo da indústria paulista. Esta última avançava cada vez mais, chegando em 1960 com um total de 55,08%

---

<sup>21</sup> OLIVEIRA, 1958 apud CAMPOS, M.A. **Política Econômica do Governo Kubitschek (1956-61): o discurso em ação**. Porto Alegre: FCE/PPE/UFRGS, 2007. Dissertação de Mestrado. p. 166.

<sup>22</sup> *Ibidem*, p. 168.

<sup>23</sup> Órgão de autoridade monetária que antecedeu a criação do Banco Central do Brasil (BACEN).

<sup>24</sup> LAFER, C. O Planejamento no Brasil: observações sobre o Plano de metas (1956-1961). In: LAFER, B.M. **Planejamento no Brasil**. São Paulo: Editora Perspectiva, 1987. p.40-41.

da produção industrial do país.<sup>25</sup> Na realidade, os índices da produção industrial brasileira referentes aos bens de produção e aos bens de consumo<sup>26</sup> também tiveram diferenças significativas no período, esclarecendo um pouco a defasagem do Rio Grande do Sul e o Centro Sul:

**Quadro 04:** Produção Industrial

Bens de produção			Bens de consumo	
Nº índice 1949 =100	acréscimo s/ano anterior (%)		Nº índice 1949 =100	acréscimo s/ano anterior (%)
1956	207,3	21,7	164,7	6,6
1957	260,1	25,5	165,0	0,2
1958	352,2	35,4	167,2	1,3
1959	425,0	20,7	178,1	6,5

Fonte: LAFER, C. O Planejamento no Brasil: observações sobre o Plano de Metas (1956-1961). In: LAFER, B.M. **Planejamento no Brasil**. São Paulo: editora Perspectiva, 1987. p.46.

Como foi assinalado antes, a indústria gaúcha era voltada à produção de bens de consumo para o mercado regional e nacional. Se observarmos o quadro acima, verificaremos a expressiva diferença que a produção de bens de produção obteve nos anos relativos à implementação do Plano de Metas em contraponto aos bens de consumo. Esta situação ilustra bem o avanço do Centro-Sul em relação ao gaúcho.

Dalmazo reforça a diferença, comentando que o baixo desempenho do setor no Rio Grande do Sul indicava uma falta de crédito para o investimento, uma política cambial que penalizava os insumos e os bens de capital e uma falta de incentivos fiscais e de condições de transportes.<sup>27</sup>

Ainda em 1953 o presidente Getúlio Vargas aprovava a ligação rodoviária com o sul e o oeste do estado, um dos principais objetivos do Plano Rodoviário Estadual,<sup>28</sup> que incluía um sistema de pontes e aterros sobre o Delta do Jacuí. Na época, esta área de 22 mil

<sup>25</sup> PEREIRA, J.M.D. ARENDT, M. O desenvolvimento da indústria gaúcha no séc. XX. In: I Encontro de Economia Gaúcha, 2002. **Anais eletrônicos**. Porto Alegre: FEE, 2002. Disponível em : <[www.fee.gov.rs.br/sitefee/download/eeg/1/ Mesa\\_12\\_pereira\\_arendt.pdf](http://www.fee.gov.rs.br/sitefee/download/eeg/1/ Mesa_12_pereira_arendt.pdf)> Acesso em: 02.06.2012

<sup>26</sup> Bens de produção são bens produzidos para produzir outros bens, não satisfazendo diretamente as necessidades humanas de consumo. Ex: algodão, sementes, ferro, máquinas. São também chamados de bens intermediários. Já os bens de consumo são os objetos materiais que satisfazem diretamente as necessidades humanas. Ex: alimentos, roupas, livros, etc. FERRARI, C. **Dicionário de Urbanismo**. São Paulo: Disal, 2004.p. 53.

<sup>27</sup> DALMAZZO, 1992, op.cit.,p.99.

<sup>28</sup> O Plano Rodoviário Estadual foi financiado por empréstimos, transferências da União, cotas do Fundo Rodoviário Nacional, Taxa Rodoviária e contribuições orçamentárias. Ibidem, p. 63.

hectares nas ilhas do Delta e no município de Guaíba foi declarada de utilidade pública, e foi objeto de um plano piloto chamado de *Delta do Jacuí*, cujo programa englobava zonas industriais e residenciais em articulação com zonas portuárias, aeroporto e rodovias.<sup>29</sup>

O *Delta do Jacuí* figura como uma das primeiras iniciativas urbanas planejadas de extensão de Porto Alegre, que pretendia organizar as atividades industriais e reforçar a função regional da Capital. Este plano seria precedente à *Cidade Industrial de Porto Alegre*, que será analisada adiante.

O Governo Estadual, empenhado em mudar a situação econômica periférica do estado, criou o GAP – Gabinete de Administração e Planejamento em 1959, ligado diretamente ao Governador Leonel Brizola. O GAP era formado por um grupo de técnicos que tinham a função de planejar, orientar e acompanhar a execução do 2º Plano de Obras, Serviços e Equipamentos, cujo propósito era criar as condições básicas da acumulação industrial, implementando obras de infraestrutura, educação profissional e transportes.<sup>30</sup> No levantamento organizado pelo GAP sobre a economia gaúcha, este conduziu a discussão de uma série de questões entre o Estado e o Governo Federal:

O GAP argumentava que o Governo Federal, ao acelerar o processo de industrialização entre 1955 e 1959 não cuidou da distribuição geográfica das unidades produtivas de vanguarda e da localização equitativa do parque manufatureiro, bem como não realizou uma política econômica de tratamento regional diferenciada. Gerou assim, a concentração industrial no Centro-Sul, que passou não só a sugar recursos das demais regiões, como a produzir efeitos inibitórios ao desenvolvimento estadual. O Governo Federal contra-argumentava que os sacrifícios nessa fase seriam desenvolvidos com vantagens e “ondas de desenvolvimento” irradiadas do pólo industrial (Centro-Sul). Entretanto, a crise foi a prova do oposto, irradiando ondas da face oposta.<sup>31</sup>

Cada vez ficava mais evidente pela posição do Governo do Estado que a única maneira de mudar a situação instalada seria com a compreensão do Governo Federal no sentido de mudar a sua política de desenvolvimento nacional, que deveria articular-se com as políticas regionais e estaduais. No diagnóstico feito pelo GAP, foram apontadas várias

---

<sup>29</sup> PAIVA, E. P.; FAYET, C.; VERONESE, R.; MARQUES, M. **Delta do Jacuí**. Plano Piloto. Porto Alegre: Editora Globo S.A., 1958.

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

<sup>31</sup> Ibidem, p.98.

causas para a crise no desenvolvimento econômico gaúcho, e dentre elas estava a exclusão da economia gaúcha dos investimentos do Plano de Metas.<sup>32</sup>

Ainda assim, o Governo Estadual não deixava as soluções somente para a esfera federal. Dentre os projetos implementados pelo 2º Plano de Obras, Serviços e Equipamentos previstos e implantados se pode citar uma usina siderúrgica de aços finos - a Aços Finos Piratini - a Refinaria Alberto Pasqualini e a Companhia Riograndense de Abugos S/A (CRA), todos projetos setoriais visando áreas dinâmicas da indústria.

Através do plano, também outras indústrias receberam créditos específicos, como aqueles direcionados para a construção naval, à indústria de laticínios e às máquinas agrícolas. Era ainda organizada uma política de incentivos industriais que pretendia atrair novos investimentos para o estado. Foi justamente no bojo desta política de industrialização do Estado do Rio Grande do Sul que se planejou uma “cidade industrial”, com toda a infraestrutura necessária para a instalação de indústrias no município de Porto Alegre.

O plano da *Cidade Industrial de Porto Alegre*, elaborado pelo GAP em 1961, pretendia criar uma estrutura de apoio à indústria. Este foi precedido pelo *Plano do Delta do Jacuí* de 1957, e fazia parte das ações chamadas de “diretas” do Estado, como “a criação de instalações industriais ou a sua associação, para o mesmo fim, com empresas privadas”.<sup>33</sup> Ainda no plano, ficava claro que, além das medidas diretas, as medidas indiretas também seriam objetivadas:

Entre as ações indiretas, encontra-se um elenco de medidas que virão a facilitar ou propiciar o desenvolvimento industrial, tais como: aumento do potencial de energia elétrica, a fim de obter amplos excedentes; elaboração e execução de um plano bem articulado de transportes – rodoviários, ferroviários e hidroviários, inclusive melhoramentos substanciais das instalações portuárias; medidas propiciatórias do crescimento do mercado interno, efetuando as necessárias modificações estruturais na economia de nosso campo e fomentando a produção de matérias primas para a nova indústria; auxílios financeiros e de crédito; ofertas e vantagens especiais, tais como: a redução de impostos, tarifas especiais de custo da

---

<sup>32</sup> Dalmazzo relaciona que os fatores responsáveis pela situação de crise e exclusão do Rio Grande do Sul foram: “os investimentos federais insuficientes, a sobretaxa cambial sem os investimentos federais compensatórios, os ágios da taxa cambial sobre as importações de bens de capital e de insumos para a agricultura e a indústria de bens de consumo, o processo inflacionário e as perdas nas relações de troca com o Centro Sul – importações de manufaturas “versus” exportações de bens primários”. Ibidem, p. 99.

<sup>33</sup> PAIVA, E.P.; VERONESE, R.; HEKMAN, M. **Cidade industrial de Porto Alegre**. Plano de Urbanização. Porto Alegre: Imprensa Oficial, 1961.p.7

energia elétrica; e, finalmente, porém não em último lugar, o fornecimento, em condições vantajosas, de preferência na base de aforamento, de áreas de terras, em locais adequados, para a implantação de indústrias.<sup>34</sup>

A ideia do GAP era de criar uma estrutura semelhante à Cidade Industrial de Belo Horizonte ou Cidade de Contagem. O argumento era de que a política de criação de núcleos industriais pelo Rio Grande do Sul permitiria a concentração de serviços públicos em áreas determinadas e limitadas, representando uma economia de infraestrutura. A criação de uma cidade industrial no Rio Grande do Sul era colocada na apresentação do plano da *Cidade Industrial de Porto Alegre* como imperativa, considerando a situação geograficamente desfavorável do estado e das políticas federais de favorecimento da região Centro-Sul.<sup>35</sup>

Estabeleciam-se claramente portanto, através do plano de industrialização do estado e da realização do plano da *Cidade Industrial*, as bases da intenção política de projetar o Rio Grande do Sul através da indústria, nos moldes do exemplo de sucesso de Belo Horizonte. O empenho do Estado, como vimos, era ainda anterior a este plano com a elaboração do plano do *Delta do Jacuí*, que não foi implementado devido à urgência de uma série de obras estruturais prévias como estradas e pontes, que dependiam de recursos federais.

Há de se concordar então que no final dos anos 50 e início da década de 60, o Rio Grande do Sul se articulou de forma planejada, haja vista a experiência do 2º Plano de Obras, Serviços e Equipamentos, que pretendia dinamizar a sua industrialização através de planos e ações.

Dalmazzo corrobora isto, argumentando que o estado teve uma “gestão eloquente junto à União na busca por financiamentos de projetos e programas de industrialização”.<sup>36</sup> Isto, no entanto, não teria a repercussão desejada pelo estado do Rio Grande do Sul. Era claro que a tendência era focalizar os recursos dos programas da União para estados como Minas Gerais, que cada vez mais se especializava no setor de minério e siderúrgico, formando com as indústrias e suas cidades instaladas uma “zona siderúrgica nacional”.<sup>37</sup>

---

<sup>34</sup> Ibidem, p. 8.

<sup>35</sup> Ibidem, p.8.

<sup>36</sup> DALMAZZO, 1992, op.cit., p.108.

<sup>37</sup> AFFONSO DE PAULA, R. Z. Indústria em Minas Gerais: origem e desenvolvimento. In: X Seminário sobre Economia Mineira. **Anais eletrônicos**. UFMG, Diamantina, 2002. P. 15. Disponível em: <<http://www.cedeplar.ufmg.br/diamantina2002/textos/D13.PDF>> Acesso em: 12. 03. 2012.

A seguir, veremos que a ideia da implantação articulada da indústria com a cidade fez parte de um estudo significativo da história do planejamento urbano de Porto Alegre, apresentado em 1951: o *Anteprojeto de planificação de Porto Alegre*. Assim pode-se verificar que, no período, o planejamento econômico do estado refletiu-se no planejamento urbano, e esta forma articulada será explicitada na continuidade do trabalho.

## **5.2 O Anteprojeto de planificação de Porto Alegre de acordo com os princípios preconizados pela Carta de Atenas (1951) e os projetos para a Várzea do Gravataí**

Os projetos industriais e operários na área da Várzea do Gravataí pela iniciativa de uma sociedade de incorporadores de terras tratados até então não chegaram a ser implementados. A mesma área, no entanto, seria novamente objeto de um projeto urbano com propósito de implantar indústria e habitação operária no início dos anos 60, pelo Governo do Estado. Antes deste evento, contudo, um estudo desenvolvido no início da década de 50 para a Capital e as suas extensões, chamado de *Anteprojeto de planificação de Porto Alegre*,<sup>38</sup> realizado pelos urbanistas Edvaldo Pereira Paiva e Demétrio Ribeiro, pretendia a “organização da cidade” no contexto dos postulados da Carta de Atenas. O *Anteprojeto* viria a ser um estudo que antecedeu, em termos de objetivos e ideias, o plano piloto do Governo do Estado para a Várzea do Gravataí, intitulado *Cidade Industrial de Porto Alegre* em 1961.

Assim como o *Anteprojeto de planificação* delineou as principais funções da Várzea do Gravataí, também sugeriu que parte da região do Passo d’Areia abrigasse as funções industrial, de habitação e comercial. Os objetivos definidos neste plano em termos do tipo de ocupação teriam reflexos no projeto da *Cidade Industrial* em 1961, e estes vínculos serão verificados a seguir através da análise entre os projetos e o plano para a cidade.

---

<sup>38</sup> Este estudo foi originalmente publicado no Boletim Municipal de Porto Alegre. PAIVA, E.P.; RIBEIRO, D. Anteprojeto de planificação de Porto Alegre. **Boletim Municipal**, março - abril, 1951.p.27-31.

Consideramos que a principal relação entre o *Anteprojeto de planificação* e os projetos industriais e operários da Várzea do Gravataí consistia no zoneamento de atividades proposto nesses trabalhos. As congruências estabelecidas entre estes projetos comprovam um objetivo semelhante entre a iniciativa privada e os urbanistas autores, no sentido da ocupação de uma mesma área dentro do município. Esta congruência ainda trouxe à tona uma questão fundamental, que foi o valor destes projetos como um ideal de desenvolvimento industrial pensado para a Capital.

A questão do zoneamento era um ponto discutido em Porto Alegre desde o trabalho da *Contribuição ao estudo da Urbanização de Porto Alegre* (1938) em que, conforme comentado no capítulo III, era pretendido pelos urbanistas Ubatuba de Faria e Edvaldo Pereira Paiva:

Foi nosso desejo apresentar um esboço, em planta dum projeto de *zoning* para nossa cidade e também a regulamentação correspondente, porém nos faltam dados estatísticos e um estudo preparatório feito por inquéritos prévios.<sup>39</sup>

Na realidade, o inquérito prévio necessário para um futuro zoneamento seria elaborado sob a coordenação de Paiva, e publicado em 1943 no *Expediente Urbano de Porto Alegre*.

Os autores do texto da *Contribuição* comentaram que Porto Alegre teve um “*zoning* espontâneo em função do seu crescimento histórico”, e estabeleceram que a cidade, no futuro, deveria ser dividida em cinco zonas: zona central com comércio; zona industrial e do porto; zona de residência; zona suburbana e zona dos espaços livres e reservas arborizadas.<sup>40</sup>

Como parte integrante deste estudo, os autores introduziram seus trabalhos anteriores como o “Novo Bairro Residencial e Entrada da Cidade” de Paiva e o “Novo Bairro Industrial e Operário”, que Ubatuba de Faria havia realizado em 1935 para a Firma Mentz.

Paiva utilizou em seu projeto o termo “zoneamento” para esclarecer a separação das atividades residenciais e comerciais do bairro, assim como os tipos de edificações

---

<sup>39</sup> FARIA, L. A. Ubatuba de.; PAIVA, E. P. **Contribuição ao estudo da urbanização de Porto Alegre**. Porto Alegre: [s.n., mimeografado], 1938.p. 90.

<sup>40</sup> *Ibidem*, p. 90

residenciais (unifamiliares ou apartamentos) e as comerciais, implantadas, segundo o texto, em áreas específicas.<sup>41</sup> Porém, no texto que antecede o capítulo referente aos dois projetos continha a palavra *zoning* que era definida como “a divisão duma cidade em zonas caracterizadas pela utilização, volume ou altura permitida aos edifícios e visa a máxima organização e eficiência da urbs”.<sup>42</sup>

Almeida descreve, em *Transformações urbanas: atos, normas, decretos, leis na administração da cidade*, a evolução da aplicação deste instrumento em Porto Alegre:

A ideia do zoneamento como instrumento técnico foi sendo desenvolvida no decorrer da década de 40 e nos primeiros anos da década de 50, sendo amplamente considerado como indispensável instrumento de um novo Plano Diretor que orientasse o desenvolvimento da cidade e objeto de debate contido nos textos técnicos, nas atas da Câmara de Vereadores, nos relatórios da Comissão Revisora. Essas ideias estiveram em circulação entre os especialistas brasileiros, desde o fim da década de 1920, e chegavam a Porto Alegre através dos textos de Luiz de Anhaia Mello, Alfred Agache e Francisco Prestes Maia<sup>43</sup>.

O conhecimento do trabalho de Prestes Maia, Agache e Anhaia Mello por Paiva, co-autor da *Contribuição e do Anteprojeto*, é comprovada no trabalho de Rovati a partir das similaridades de partes dos textos desses autores com os textos produzidos por Paiva, atestando as origens do seu pensamento.<sup>44</sup>

O zoneamento foi discutido no capítulo 3 deste trabalho, e vimos que chegou aos meios técnicos em Porto Alegre através dos textos e trabalhos dos personagens citados por Almeida e Rovati, bem como através das teorias difundidas por urbanistas uruguaios como Maurício Cravotto. Este foi professor de Paiva durante seu curso de especialização no Instituto de Urbanismo de Montevideu, integrado à Faculdade de Arquitetura da Universidade da República do Uruguai.<sup>45</sup> Para o mestre Cravotto, o zoneamento era o

---

<sup>41</sup> Ibidem, p.108.

<sup>42</sup> Ibidem, p. 90.

<sup>43</sup> ALMEIDA, 2004, op. cit.,p.158.

<sup>44</sup> ROVATI, J. F. **La modernité estailleurs** : "ordre et progrès" dans l'urbanisme d'Edvaldo Pereira Paiva (1911-1981). Université de Paris VIII.Paris: 2001.Tese de Doutorado.p.139,144 e145

<sup>45</sup> Ibidem, p. 161. Ver também: PAIVA, E.P. Os princípios diretores do urbanismo moderno.**Boletim Municipal**, Ano V, vol. VI, nº13, jan.abril 1943 e PAIVA, E. P. Algumas sugestões para o estudo do Plano Diretor de Porto Alegre. **Boletim Municipal**, Ano XI, nº27, jan.mar.1947.



principal instrumento de um Plano Diretor, fazendo parte de uma legislação que direcionasse para a sua implantação.<sup>46</sup>

A Carta de Atenas, principal referência conceitual do *Anteprojeto*, surgia no contexto do pós-Primeira Guerra Mundial na Europa, como um manifesto do IV Congresso Internacional de Arquitetura Moderna (CIAM) realizado em Atenas (em parte a bordo de um navio que levava os congressistas de Marselha a Atenas) em 1933. A Carta foi publicada em 1941 por Le Corbusier e fazia crítica às cidades de então, propondo a seguir a separação de funções, de maneira a organizá-las e evitar conflitos. Estas funções seriam: habitar, trabalhar, circular e recrear.

Em Porto Alegre, a Carta de Atenas foi publicada em 1945 como *Carta de Planejamento Urbano – Aprovada pelo Congresso Internacional de Arquitetura Moderna*, com tradução de Clóvis Pestana.<sup>47</sup> Conforme Almeida, as recomendações finais do II Congresso Brasileiro de Arquitetos realizado em Porto Alegre em 1948 foram atribuídas à Paiva. Essas recomendações sugeriam à Prefeitura Municipal que se constituísse “uma comissão de especialistas para desenvolver um novo estudo de planificação, embasado nos princípios contidos na Carta de Atenas”.<sup>48</sup>

O principal reflexo dessa discussão foi o *Anteprojeto de planificação de Porto Alegre de acordo com os princípios preconizados pela Carta de Atenas*, desenvolvido pelo urbanista Paiva - então professor catedrático do Curso de Arquitetura do Instituto de Belas Artes (IBA) - e seu colega, o arquiteto Demétrio Ribeiro,<sup>49</sup> em 1950 (Figura 121). Este

<sup>46</sup> Sobre trabalhos e pensamento de Cravotto ver: SOUZA, C.F. ; ALMEIDA, M.S. Fronteiras intercambiáveis: o urbanismo que veio do Uruguai. GOMES, M.A.F. **Urbanismo na América do Sul**: circulação de ideias e constituição do campo, 1920-1960. Salvador: EDUFBA, 2009. p.175-202.

<sup>47</sup> Carta de Planejamento Urbano (Tradução de Clóvis Pestana do *Town Planning Chart* de SERT, J.L. **Can our cities survive?** Cambridge: Harvard University Press, 1942) Porto Alegre: **Boletim Municipal**, vol. VIII, Ano: VII, Jul. a set. 1945. Clóvis Pestana (1904-2001) foi prefeito nomeado de Porto Alegre entre maio e novembro de 1945, fundador e Diretor Geral do Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem do Rio Grande do Sul (DAER), Secretário de Estado de Viação e obras Públicas do Rio Grande do Sul e Ministro de Viação e Obras Públicas no Governo Dutra e Jânio Quadros. Escreveu livros sobre planejamento regional e problemas brasileiros. PESTANA, C. **Problemas brasileiros**. Brasília: EBRASA, Editora de Brasília S.A., 1971.

<sup>48</sup> RIBEIRO, D. Et alii. Instituto dos Arquitetos do Brasil, Departamento do Rio Grande do Sul. Observações relativas aos trabalhos apresentados pela Comissão revisora do Plano Diretor. Porto Alegre: **Revista de Engenharia**, nº18, setembro, 1949. p.61-63.

<sup>49</sup> Demétrio Ribeiro (1916-2003) graduou-se na faculdade de Arquitetura de Montevideú, Uruguai em 1943 teve seu diploma revalidado pela Escola Nacional de Belas Artes no Rio de Janeiro em 1944. Neste mesmo ano veio para Porto Alegre onde se estabeleceu iniciando sua vida profissional na

estudo foi publicado no ano seguinte no título *Problemas Urbanos de Porto Alegre*, contendo, em ordem, as partes: “História da cidade”; “A situação da cidade atual e os seus problemas”; “Tentativas de planificação urbana” e “Sugestões”. Em apenso, constavam os seguintes textos: Anteprojeto de planificação de Porto Alegre, de acordo com os princípios da Carta de Atenas; Carta de Atenas dos CIAM; O II Congresso de Arquitetos e o Plano Diretor da Cidade (Carta Aberta), Manifesto do IAB e Relatório da Comissão Revisora (trechos).



Figura 121: Projetos de Ubatuba de Faria (Bairro Industrial e Operário) e de Paiva (Praia de Belas) apresentados como “tentativas de planificação urbana” no título *Problemas Urbanos de Porto Alegre*, 1951.  
Fonte: Paiva, Ribeiro, 1951. p. 13.

A sequência de apensos reflete o contexto polêmico que deu origem ao trabalho do *Anteprojeto* desde o evento do II Congresso Brasileiro de Arquitetos em 1948. As recomendações finais do Congresso repercutiram através de publicação no jornal *Correio do*

Secretaria de Obras Públicas do Estado do Rio Grande do Sul. Foi professor no Instituto de Belas Artes e da Faculdade de Arquitetura da Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Sua carreira acadêmica foi interrompida pelo golpe militar de 1964 retornando somente em 1979 até a sua aposentadoria. BONI, F.; CAFRUNI, S. **Demétrio Ribeiro**. Porto Alegre: IAB/RS; Livraria do Arquiteto, 2005.

Povo à época.<sup>50</sup> A carta final criticava os trabalhos da Comissão Revisora do Plano Gladosch, e o prefeito Ildo Meneguetti rebateu-as publicamente através do mesmo jornal.<sup>51</sup>

Após isso, as divergências com o prefeito Ildo Meneghetti foram expostas em carta ao diretor do Instituto de Belas Artes, Sr. Tasso Correa, na qual Paiva reafirmava suas críticas aos trabalhos da Comissão Revisora e pedia a sua exoneração como representante do Instituto junto a esta.

Esta carta seria justamente aquela que seria publicada em apenso em *Problemas Urbanos de Porto Alegre*,<sup>52</sup> seguida, na mesma publicação, de um trecho do relatório da Comissão Revisora de 6 de maio de 1950, que concluía finalmente que “a inexistência de um Zoneamento, indispensável à boa e definitiva apreciação dos planos em apreço, e demais fatores já apontados privam a comissão de apresentar um trabalho completo de revisão”.<sup>53</sup>

Ou seja, o *Anteprojeto de planificação* era apresentado como um estudo de relevância, validado pelos textos em apenso da publicação. Anos mais tarde, Demétrio Ribeiro, colaborador de Paiva neste trabalho, colocava que o mesmo foi “um esquema de plano físico de desenvolvimento de Porto Alegre. Este estudo foi então publicado, e foi a base do esquema estrutural do primeiro Plano Diretor da cidade”.<sup>54</sup>

A premissa principal do *Anteprojeto* era a de “organizar a cidade”, já que Porto Alegre “transformou-se em um corpo sem forma definida, estendendo-se a grandes distâncias e centralizando suas atividades principais em uma extremidade do espaço urbano”.<sup>55</sup> Além deste objetivo, o estudo fazia o zoneamento das atividades urbanas, diferenciando as densidades e volumes construídos; pretendia diferenciar as vias, descentralizar a vida urbana, criar condições de moradia, abastecimento, transportes e

<sup>50</sup> Comissão de técnicos para elaborar o Plano Diretor de Porto Alegre, **Correio do Povo**, 02 dez. 1948, p.16.

<sup>51</sup> O plano diretor da cidade e o 2º Congresso Brasileiro de Arquitetos, **Correio do Povo**, 05 dez. 1948. s/p.

<sup>52</sup> O 2º Congresso de arquitetos e o plano Diretor da Cidade. **Correio do Povo** 06 dez.1948 e em PAIVA, E.P.; RIBEIRO, D. **Problemas Urbanos de Porto Alegre**, Porto Alegre: UFRGS, Instituto de Belas Artes, 1951, p.33.

<sup>53</sup> PAIVA, E.P.; RIBEIRO, D., 1951, op.cit., p. 33.

<sup>54</sup> PAIVA E. P. **Edvaldo Pereira Paiva**: um urbanista. Porto Alegre: IAB, 1985. p.24.

<sup>55</sup> PAIVA, E.P.; RIBEIRO, D. 1951, op.cit., p.20.

saneamento; e, por fim, criar as condições adequadas para as futuras expansões da cidade nas direções favoráveis.

Sendo considerado pelos autores como um plano orientador de decisões e obras, o texto destacou a importância da criação de uma Lei de Zoneamento, que possibilitasse as reformas da cidade. Para a consecução de uma lei deste tipo, seriam necessários estudos mais profundos das condições urbanas da época a fim de que se adequasse às diferentes situações. Contudo, sem estes estudos disponíveis na ocasião, os autores partiram de algumas premissas que acreditavam corresponder às tendências da Capital: entre outras, previa o crescente ritmo do crescimento econômico da região e da cidade; o aumento das atividades de entreposto comercial e de centro industrial; o incremento do movimento portuário; e a possível ligação direta com o mar.

O trabalho organizou em quatro pranchas o zoneamento para Porto Alegre e o seu sistema de circulação, abrangendo uma extensão do território bem maior que os planos anteriores de Maciel (1914) e Gladosch (1938-44). Assim, a zona industrial consolidada do Navegantes e o seu prolongamento a Várzea do Gravataí fizeram parte do *Anteprojeto*, como áreas estratégicas da cidade.

O estudo estabelecia que Porto Alegre teria um importante papel regional, e que o ideal seria a planificação de toda a área que estivesse ligada à capital, com a inclusão da zonificação da indústria, agricultura e habitação; planificação do sistema das quatro vias: água, ar, rodovias e ferrovias; e regularização do regime dos rios, eletrificação, irrigação e saneamento.<sup>56</sup> Ou seja, pretendia-se um plano municipal que incluísse as áreas economicamente estratégicas e todo o sistema de infraestrutura necessário.

As funções apresentadas no zoneamento foram aquelas propostas pelo texto da Carta de Atenas, destacadas como “as quatro funções da cidade”: habitar, trabalhar, circular e cultivar o corpo e o espírito.<sup>57</sup>

Na função habitar, os autores focalizaram as relações entre moradia e trabalho no conjunto da cidade. Argumentavam que qualquer zona residencial diferenciada deveria estar envolvida pelas vias de tráfego e nunca por elas atravessada, sendo que no seu interior

---

<sup>56</sup> Ibidem, p. 21.

<sup>57</sup> Ibidem, p.22.

deveriam ser estabelecidas ruas e áreas comerciais. As zonas residenciais foram divididas em cinco tipos na respectiva prancha conforme sua localização, sendo que, na medida do possível, todas deveriam contar com áreas verdes, escolas de primeiro grau, área de esportes e mercados.

Ainda na prancha da função “Habitar”, dois aspectos remetem aos planos de extensão para a Várzea do Gravataí e aquele que ainda seria elaborado em 1961, da *Cidade Industrial de Porto Alegre* (CIPA): a localização de zonas de habitação no *Anteprojeto* de maneira análoga aos planos, ou seja, todas restritas às áreas internas da avenida bem como a intenção de uma faixa industrial periférica (Figura 122).

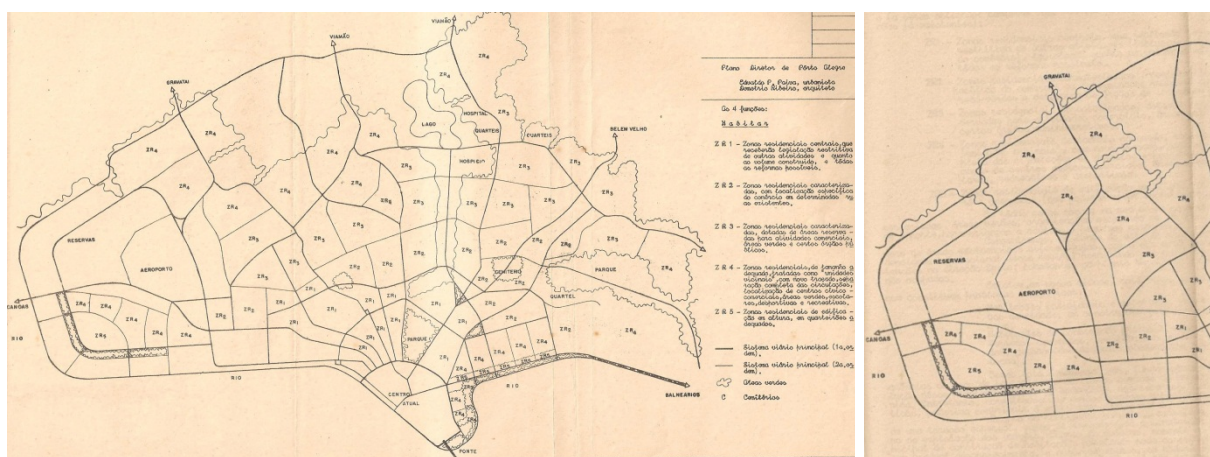


Figura 122: Prancha “Habitar”. Anteprojeto de planificação para Porto Alegre. Recorte ampliado da área da Várzea do Gravataí: áreas de habitação internas a faixa industrial. Fonte: Paiva, Ribeiro, 1951.p. 23.

As zonas de habitação previstas seriam separadas nas chamadas “unidades vicinais”, nome que também seria dado para as zonas de moradia na *Cidade Industrial de Porto Alegre* (CIPA). As unidades vicinais guardam semelhanças com as grandes quadras da zona de habitação, cada uma com um “centro de vida própria”, do *Plano para um bairro* de Ubatuba em 1935.

No zoneamento da atividade “Trabalhar” foi considerado no *Anteprojeto* o polo fabril do Navegantes, e mantido o zoneamento industrial previsto em ambos os projetos anteriores para Várzea (o *Plano para um bairro* e *Benópolis*) em uma faixa perimetral à zona de habitação e mais próxima do Guaíba e do Rio Gravataí. Veremos que dez anos mais tarde, no plano da *Cidade Industrial*, o zoneamento também se daria de maneira bastante similar (Figura 123).

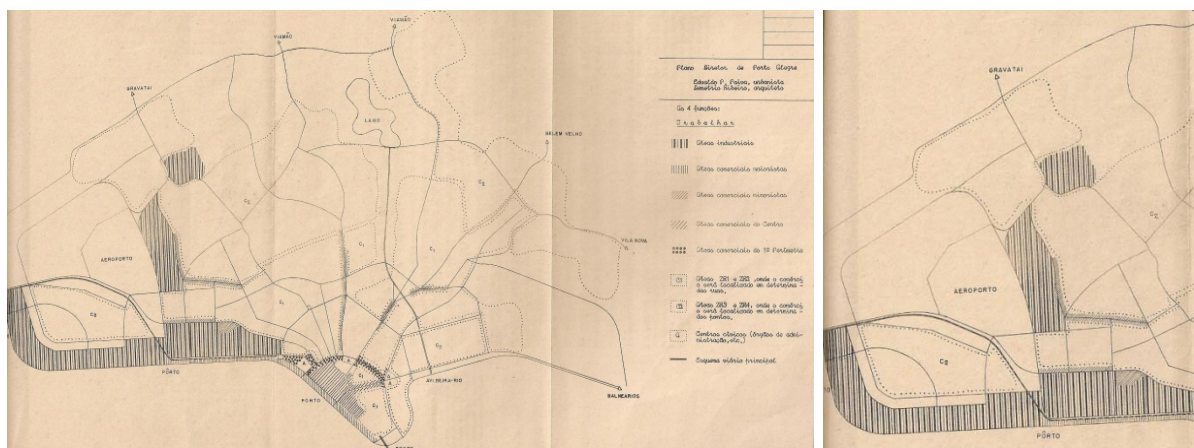


Figura 123 a e b: Prancha “Trabalhar”. Anteprojeto de planificação para Porto Alegre Recorte ampliado com zona industrial hachurada na área da Várzea do Gravataí, Navegantes e Passo d’Areia. Fonte: Paiva, Ribeiro, 1951.p. 24.

Considera-se, portanto, que foi estabelecida uma continuidade estrutural entre os planos, dada através do zoneamento; e uma tendência lógica, no sentido de facilitar as conexões externas da cidade, mostrando que entre os atores e agentes envolvidos - como a iniciativa privada, urbanistas e governo estadual - haveria um objetivo congruente no sentido das funções econômicas futuras da área.

A atividade de comércio assinalada na prancha “Trabalhar” foi classificada em dois tipos: comercial maiorista (atacadista) e minorista (varejista). A primeira se localizaria junto ao porto e área central, e a minorista ao longo de toda a borda do porto, bem como em áreas determinadas das principais radiais. Na área da Várzea do Gravataí, o comércio seria localizado em determinados pontos da zona de habitação não traçados na prancha; ainda assim, sua descrição definia que, nas zonas de moradia da Várzea, o comércio seria localizado “ao longo de determinadas ruas ou em determinadas áreas”.<sup>58</sup> O zoneamento comercial do *Anteprojeto* conferia validade, portanto, aos planos do *Plano para um bairro* de 1935, em que as “quadras comerciais” estariam implantadas nos “centros de vida própria” da zona habitacional. Da mesma forma veremos que, na *Cidade Industrial*, o comércio estaria contido nos “centros próprios das unidades vicinais”, unidades estas que seriam subdivisões da zona de habitação.<sup>59</sup>

<sup>58</sup> Ibidem, p. 24.

<sup>59</sup> FARIA, L.A. Ubatuba de. **Projecto de um plano de urbanização para um bairro industrial e operário na Várzea do Gravatahy**. Porto Alegre: 1935. [manuscrito] Acervo Benno Mentz, DELFOS/PUCRS, p. 32. e PAIVA, E. P.; VERONESE, R.; HEKMAN, M. **Cidade Industrial de Porto Alegre**: Plano de urbanização. Porto Alegre: Imprensa Oficial, 1961.p. 36.

A função “Circular” na cidade pretendia a criação de um sistema radio-concêntrico, a definição de uma hierarquia de vias e a retomada da ideia do “Perímetro de Irradiação”, original do esquema teórico na *Contribuição ao estudo da urbanização de Porto Alegre* (1938) de Ubatuba de Faria e Paiva. O *Anteprojeto*, neste aspecto, faz a proposição de cinco perimetrais, a fim de conectar rapidamente os locais de moradia e trabalho. Na configuração desta função, a Várzea do Gravataí receberia uma avenida de contorno às áreas de habitação, sendo interceptada pela antiga Estrada para Canoas (atual Avenida dos Estados) com uma saída na direção da cidade de Gravataí. A avenida de contorno e a Estrada para Canoas estavam assinaladas como “avenidas rápidas”, de conexão interna e externa com a cidade.

O traçado de circulação dos projetos industriais e operários da Várzea também iriam se refletir no *Anteprojeto*: a avenida de contorno traçada no *Plano para um bairro* e de *Benópolis* era aquela avenida mais próxima das bordas do rio, fazendo a transição entre as duas principais atividades como via rápida. Esta avenida de contorno na planta “Circular” teria sua correspondência mais direta na *Cidade Industrial*, com praticamente a mesma configuração, a não ser pelo seu fechamento, que seria interrompido pelo aeroporto (Figura 124 e Figura 134, p.326).

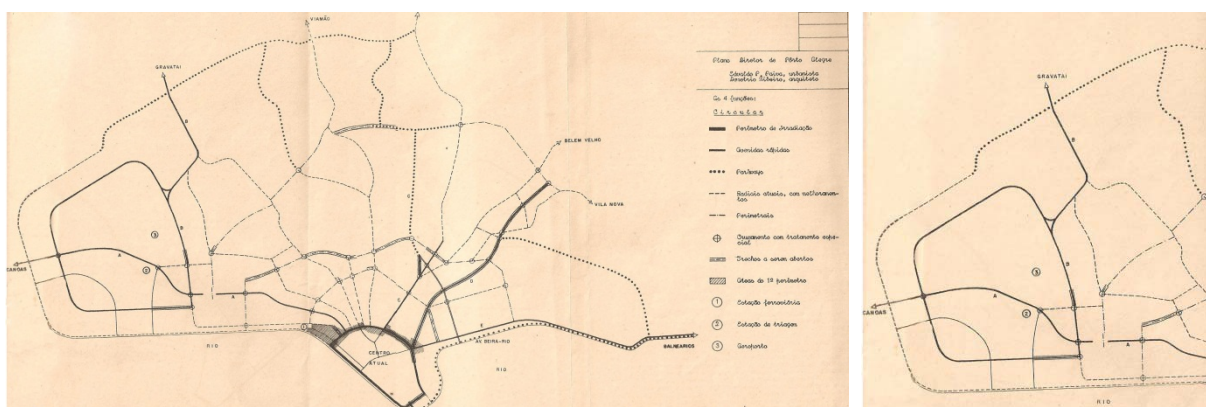


Figura 124 a e b: Prancha “Circular”. Anteprojeto de planificação para Porto Alegre. Recorte ampliado com anel de contorno e saídas da cidade.

Fonte: Paiva, Ribeiro, 1951. p. 26

Com relação à função “Cultivar o corpo e o espírito”, o *Anteprojeto* expôs que os órgãos fundamentais seriam os de ensino de vários graus. Deveriam ser estabelecidas conexões destes órgãos de ensino com o verde, áreas esportivas e áreas residenciais, em uma associação à ideia de unidade de vizinhança. No caso das escolas técnico-

profissionais, estas deveriam se localizar próximas às indústrias e em zonas nitidamente operárias<sup>60</sup> (Figura 125).

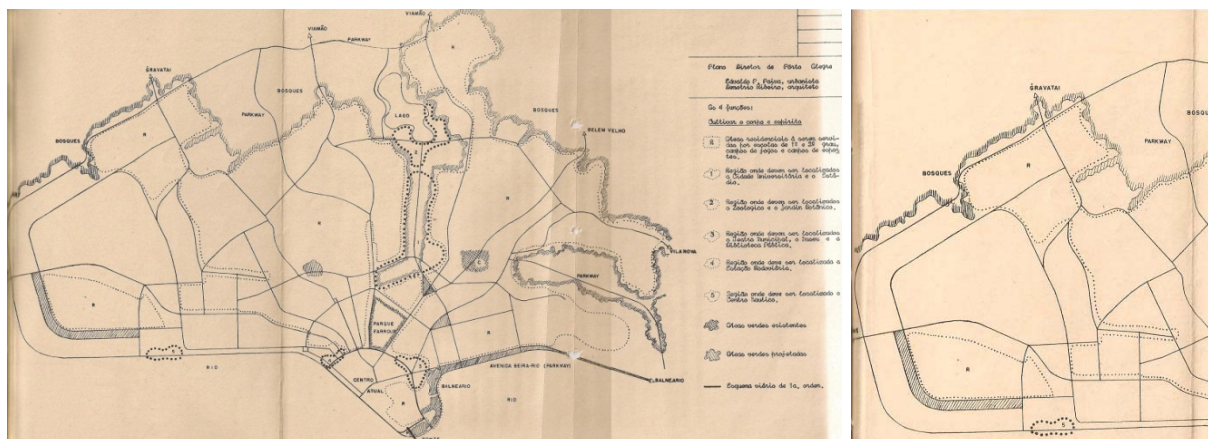


Figura 125: Prancha “Cultivar o corpo e o espírito”. Anteprojeto de planificação para Porto Alegre. Recorte ampliado com faixa (hachurada) verde entre zona industrial e de habitação. Fonte: Paiva, Ribeiro, 1951. p. 28.

Os parques e praças por sua vez, seriam criados em áreas livres disponíveis, com avenidas parque conectando as manchas verdes. A costa do Guaíba a partir da Ponta da Cadeia até os balneários receberia tratamento paisagístico, e seriam plantados bosques nos limites urbanos de Porto Alegre. Na região da Várzea especificamente, dois aspectos da função “Cultivar o corpo e o espírito” foram estabelecidos: na área relativa ao zoneamento residencial constava que esta seria “servida por escolas de 1º e 2º graus, campos de jogos e campos de esportes” e, em uma ampla faixa de contorno ao longo de todo o prolongamento da Avenida Farrapos, foi traçada uma área verde contínua, como uma espécie de cinturão e filtro entre atividades consideradas conflitantes, como a moradia e o trabalho fabril.

Como veremos a seguir, no plano da *Cidade Industrial de Porto Alegre* esta faixa verde chamada de “parque linear” seria adotada plenamente, bem como a implantação de uma escola técnico-profissional nos moldes de localização previstos pelo *Anteprojeto*.

De caráter especulativo - mas significativo para os paralelos que fizemos em relação aos projetos industriais e operários e o *Anteprojeto* - foi a publicação, nos *Problemas Urbanos de Porto Alegre*, de um estudo acadêmico realizado por Paiva para a área da Várzea, que mantém os zoneamentos propostos no *Anteprojeto* e antecipam, em alguns aspectos, as suas ideias para a *Cidade Industrial* de 1961:

<sup>60</sup> PAIVA, E.P.; RIBEIRO, D., 1951, op.cit., p.26.



Projeta-se, nessa área, uma nova cidade, de caráter linear, contendo, em faixas paralelas: quarteirões industriais adequados, de grande tamanho, comportando a aplicação da moderna técnica de produção, intimamente ligados com os meios de transportes, grande faixa de parques, - com 150 metros de largura, separando a área industrial das unidades residenciais. Esta é tratada em “unidades vicinais” de grande tamanho sendo as mais próximas ao centro com construções em altura, no meio de parques, e as exteriores adequadas as construções individuais. Há separação completa entre os pedestres e os veículos (dentro das “unidades vicinais”) e uma redução ao mínimo das distâncias entre as residências e trabalho. São previstos órgãos públicos reunidos em um centro, zona de apartamentos para solteiros, escola técnico-profissional, ginásios, escolas primárias e creches, um estádio e um auditório. Um sistema viário, muito reduzido, estabelece as ligações do novo núcleo com a cidade atual e com as áreas de extensão, ao outro lado da linha férrea.<sup>61</sup>

Percebe-se com a descrição acima a relação que esta “nova cidade” teria em termos de concepção com a *Cidade dos Motores* antes descrita, projetada para ser uma cidade industrial e operária no Rio de Janeiro. Como veremos, esta relação se confirmará a partir do plano *Cidade Industrial de Porto Alegre*, que considerou o exemplo citado como modelo. Além disso, apesar de esquemático, este estudo acadêmico guardaria alguns dos principais princípios norteadores do plano da CIPA e, como veremos, antecipando de certa forma as ideias de Paiva para o plano da cidade industrial do estado (Figura 126).

---

<sup>61</sup> Ibidem, p.18-19.

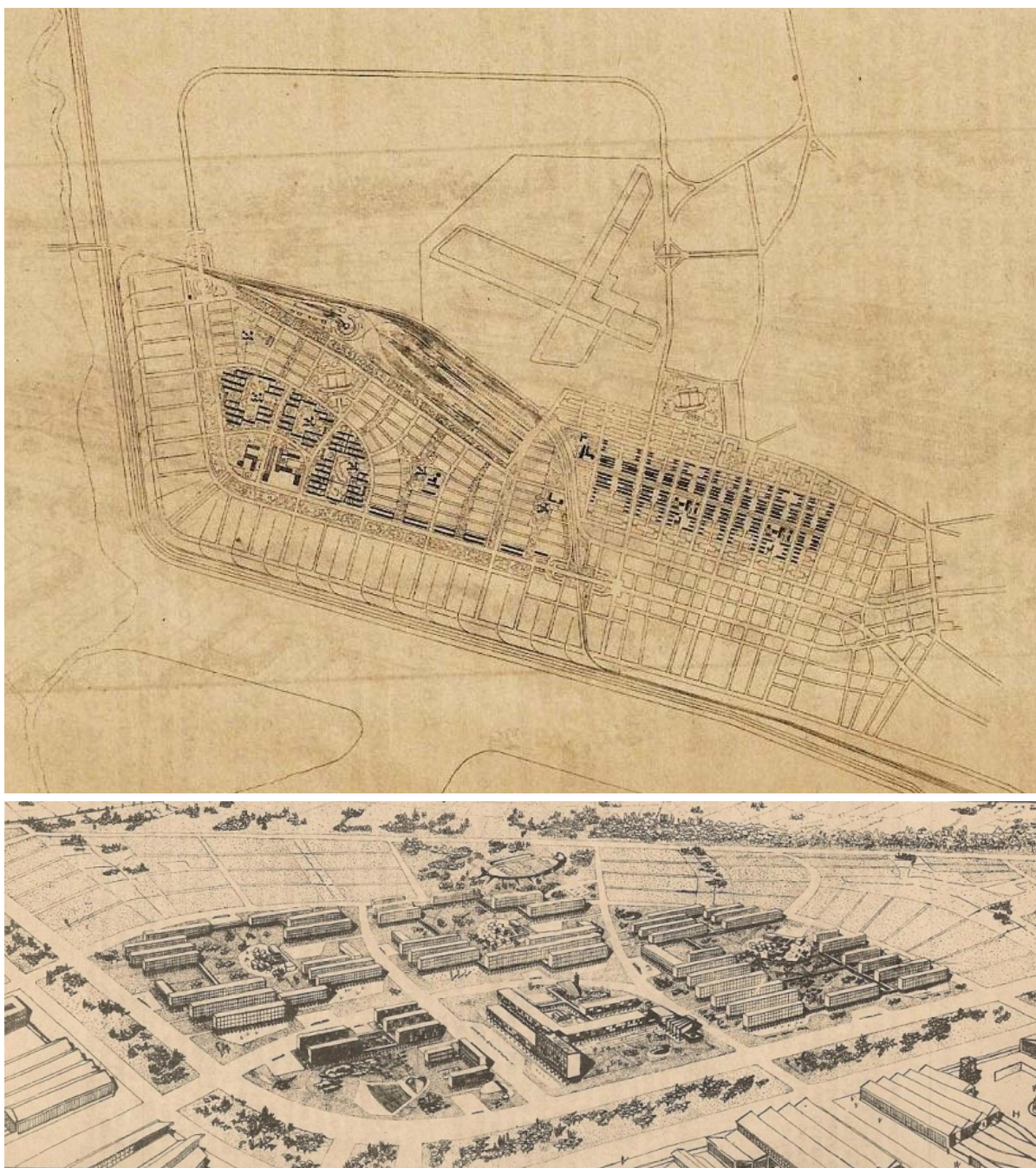


Figura 126 a e b: estudos acadêmicos de Paiva para a Várzea do Gravataí. Projeto e perspectiva. Zona de habitação interna a faixa industrial.  
Fonte: Paiva, Ribeiro, 1951, p. 18, 19.

Edvaldo Pereira Paiva foi o principal personagem autor dos planos para a cidade que contemplavam a área da Várzea, como a *Contribuição* (1938) e o *Anteprojeto* (1951), se tornando a seguir co-autor da CIPA.

Vale frisar que, diferente dos casos de outros projetos industriais e operários no Brasil - que eram concepções de cidades industriais sob a tutela de uma única empresa estatal ou privada - os projetos concebidos para Porto Alegre caracterizavam-se sempre por

abranjer várias indústrias e pretender uma continuidade com a cidade, como um projeto de extensão.

Apesar de terem sido produzidos por diferentes iniciativas, os projetos industriais tratados congregavam a ideia de dotar a cidade de uma estrutura capaz de desenvolver economicamente o município e o Estado em uma área quase tão extensa quanto os limites urbanos até então estabelecidos de Porto Alegre. Ubatuba de Faria, responsável pelo primeiro plano de urbanização da Várzea, já de antemão colocava que um projeto daquelas proporções não se faria sem a consideração do conjunto da cidade. Realizou o trabalho como “um plano de conjunto”, no sentido de um planejamento da expansão da cidade. Seu colega, o engenheiro Mendes Ribeiro, assumiria a incumbência de um novo projeto depois de algumas desapropriações significativas daquela área, lançando-o sem, no entanto, modificar o zoneamento de indústria e de habitação e as conexões que foram estabelecidas no primeiro plano.

No terceiro projeto - a *Cidade Industrial de Porto Alegre*, tratado adiante - veremos que se mantêm o zoneamento definido no *Anteprojeto de planificação de Porto Alegre* e alguns conceitos dos projetos anteriores para a Várzea, não só em uma clara perpetuação de objetivos mas também de um tipo de estruturação industrial e operária que se constitui, pelo conjunto de propósitos, o ideal para a estruturação econômica da Capital.

### **5.3 O antecessor: O Plano Pilôto do Delta do Jacuí**

Em 1953, o Governo do Estado do Rio Grande do Sul e o Governo Federal aprovaram a ligação rodoviária entre o Sul e o Oeste do estado, viabilizando o desenvolvimento, integração econômica e conexão com Montevideu e Buenos Aires.

Esta ligação rodoviária envolveria um sistema de pontes e aterros sobre o Delta do Jacuí, abrindo, conforme o Governo, a possibilidade da planificação daquela área e impedindo assim o crescimento urbano desordenado ao longo da nova via.



Para o futuro, enfatizaram que a função regional de Porto Alegre seria ampliada com os planos estaduais de expansão: a ligação ferroviária Passo Fundo-Porto Alegre, o trecho de Porto Alegre até Pelotas e Rio Grande e a ligação rodoviária do norte do estado com a Capital, cruzando justamente na altura do delta do Jacuí.<sup>65</sup>

A seguir, os autores assinalam os outros projetos de ligações externas com a capital, como o rodoviário (Estrada da Produção) e o de ligação com o mar, que trariam profundas transformações econômicas e urbanas. Neste ponto, os urbanistas expõem o desafio e a indefinição da situação, pois assumiam a tarefa do plano sem conhecer, com antecedência, os fatores e os elementos que exerceriam influência sobre a área a ser urbanizada.

Propuseram então dividir a área a planificar em dois setores: as ilhas do Delta, que tiveram suas condições de solo e inundação estudadas para possível ocupação; e a área continental no município de Guaíba (Figura 128).

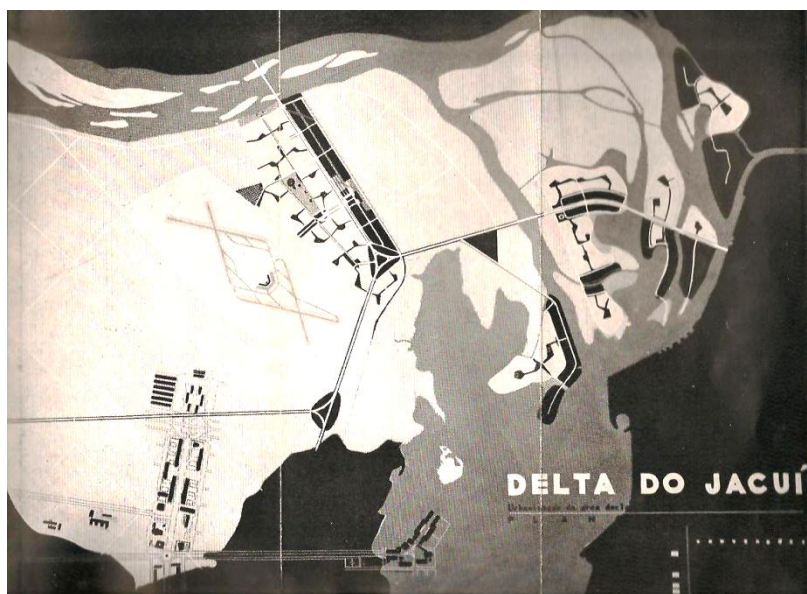


Figura 128: Urbanização de área declarada de utilidade pública do Delta do Jacuí.

Fonte: Paiva, Fayet, Veronese, Marques, 1957,p.53.

Na parte relativa ao projeto eram estabelecidas as seguintes diretrizes: a solução admitida deveria corresponder ao processo natural do desenvolvimento como zona de extensão; na impossibilidade de previsão do desenvolvimento urbano das áreas de abrangência do plano, estas deveriam “prever somente as linhas mestras, dentro das quais se processará tal crescimento”; haveria possibilidade de urbanização pelos proprietários em áreas permitidas para aterro, desde que se cumprisse a lei do plano.

<sup>65</sup> PAIVA, E.P.; FAYET, C.; VERONESE, R.; MARQUES, M.M.,1958, op. cit., p.18.

Conforme o programa, o plano deveria contar com a reserva de terrenos para indústrias ligados ao transporte por água, faixa de domínio público junto às estradas, aeroporto internacional, ligação ferroviária e porto.

A configuração do projeto se traduziu como uma composição de núcleos separados mas ligados pela estrada, com áreas de habitação próximas às indústrias e espaços de trabalho em todas as ilhas com diques. A proximidade pretendia reduzir ao máximo as distâncias percorridas entre a residência e o trabalho, tornando desnecessário o transporte coletivo para este fim. A chamada “unidade vicinal”, já utilizada no trabalho do *Anteprojeto* por Paiva, foi retomada no *Plano do Delta* e definida por certas particularidades do local: a área, em grande parte, pertencia a particulares, se prevendo o loteamento para habitação para a classe proletária industrial. A partir dessas características, resolveu-se limitar as áreas residenciais de acordo com o trajeto máximo da criança entre escola e moradia, com reservas de espaços para escolas, esportes e verdes coletivos públicos.<sup>66</sup>

O plano ainda preconizava que os núcleos deveriam ter um limite de crescimento, afirmando que “seu crescimento indefinido resulta em males insanáveis”.<sup>67</sup> Neste ponto, os autores não explicam quais seriam tais males, mas que haveria vantagens urbanas em um limite na concentração populacional, tais como o “maior contato social, possibilidades econômicas e melhor e menos onerosa distribuição dos serviços públicos”.<sup>68</sup> Citam como referência as novas cidades satélites inglesas para populações entre 60 e 70 mil habitantes, argumentando que não se deveria admitir um crescimento contínuo ao longo das estradas.

Assim, o núcleo principal proposto – e o mais detalhado na descrição – se implantaria no município de Guaíba e teria um limite populacional semelhante ao das cidades novas inglesas, próximo às áreas industriais que, por sua vez, estariam próximas à via férrea e ao principal entroncamento da estrada. Seria o primeiro a ocorrer, em função da estrada em construção e devido às cotas de nível mais favoráveis - ao contrário do crescimento urbano das ilhas e das partes alagadiças da parte continental, que se desenvolveriam em etapas muito posteriores dadas justamente as restrições de ocupação, como a necessidade de construção de diques e aterros (Figura 129 e Figura 130).

---

<sup>66</sup> Ibidem, p.37.

<sup>67</sup> Ibidem, p.38.

<sup>68</sup> Ibidem, p.38.

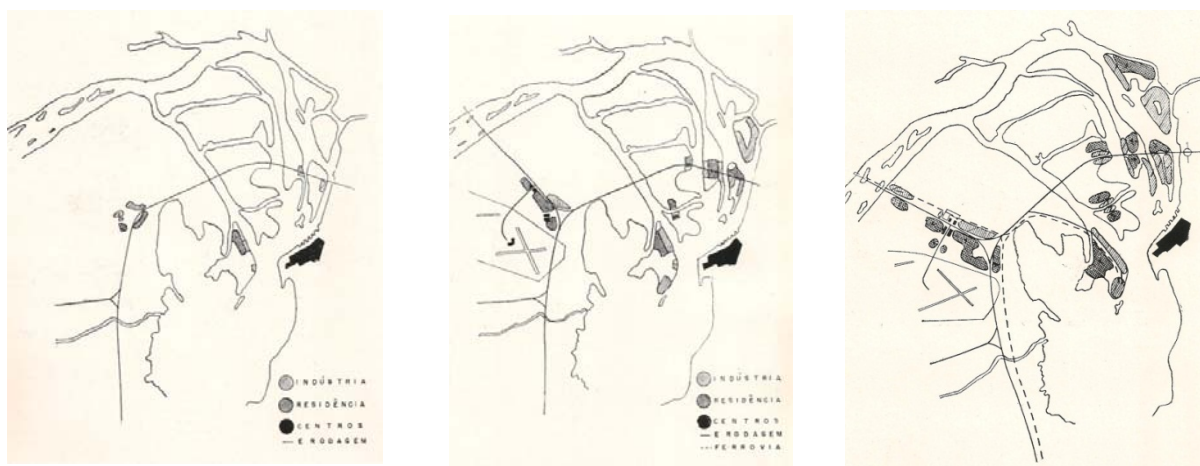


Figura 129 a, b e c: Processo em etapas do crescimento urbano sobre as ilhas do Delta do Jacuí. Na legenda, pontos de localização dos centros, indústria e residência.  
 Fonte: Paiva, Fayet, Veronese, Marques, 1957, p. 40, 44.

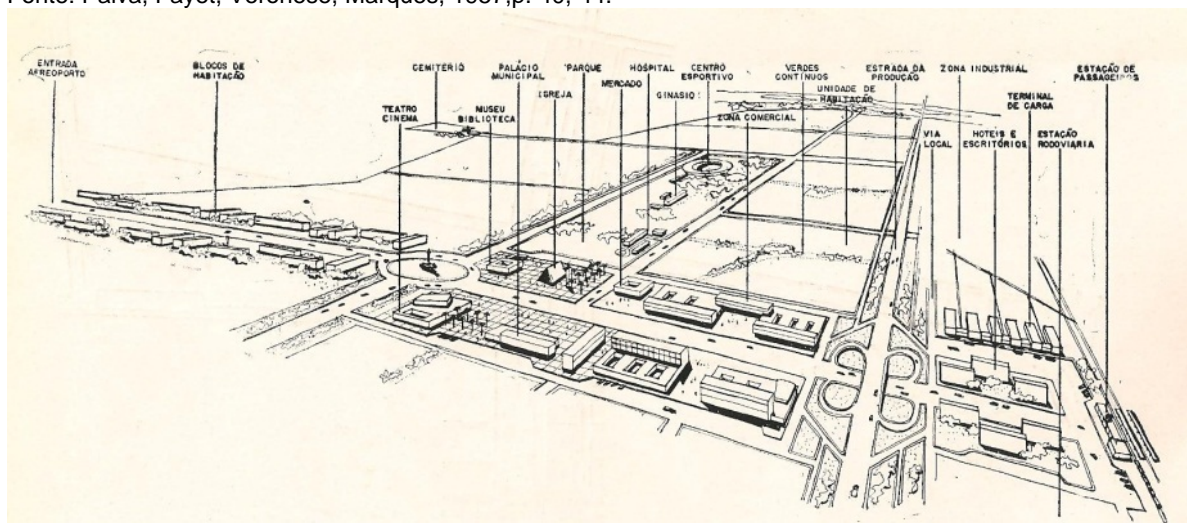


Figura 130: Visão do futuro centro da cidade satélite.  
 Fonte: Paiva, Fayet, Veronese, Marques, 1957, p.50.

Na parte dedicada à lei do plano foi estabelecido que seria organizado um órgão técnico e controlador da execução do mesmo, encarregado também do plano definitivo. Para a realização do Plano do Delta foi definido que se estabeleceria um convênio entre as prefeituras dos municípios abrangidos - de Porto Alegre e Guaíba - e o Governo do Estado, criando todos os meios necessários para consecução do mesmo.

O *Plano do Delta* pode ser considerado o primeiro plano de urbanização vinculado a uma política de desenvolvimento do Estado. Isso se demonstra claro se observarmos o chamado 1º Plano de Obras, Serviços e Equipamentos, lançado em 1953 sob a coordenação da Secretaria de Obras Públicas (SOP), que objetivava sistematizar e

centralizar os comandos de planos e obras planejadas para o estado, buscando entrosá-las com o planejamento federal.<sup>69</sup> Era o período em que o Estado do Rio Grande do Sul focava seus investimentos nos sistemas de transporte: seu sistema ferroviário integrava o Plano Geral de Reparcelamento da Rede Ferroviária Nacional, e o Plano Rodoviário Estadual contava com transferências de recursos da União para, entre outras obras, realizar o conjunto de pontes e viadutos para a travessia do Guaíba.<sup>70</sup>

O *Plano do Delta do Jacuí* não se realizou, e a região faz parte, nos dias de hoje, de um parque ecológico. Os motivos de não haver sido implantado, porém, são explicitados no novo plano de 1961 da *Cidade Industrial de Porto Alegre*:

Tal empreendimento, entretanto, depende da execução de obras prévias, fundamentais, tais como: a construção de uma ponte rodoferrviária sobre o rio Jacuí, à montante da atual ponte sobre o Delta; a terminação das obras da estrada de ferro Passo Fundo - Caí (T.P.S); a construção das Estradas da produção; e a construção de instalações portuárias. [...] No presente momento, somente as Estradas da Produção estão sendo executadas, porém a construção da ponte citada ainda não foi iniciada, dependendo de verbas federais.<sup>71</sup>

Como vimos no Plano do Delta, muitas de suas definições - como detalhamentos dos chamados núcleos urbanos ou cidades satélites planejadas - dependiam da implantação de infraestrutura, como as estradas. Assim, outras hipóteses de localização da cidade industrial foram pesquisadas. Entre elas, a instalação no trecho ao longo da estrada entre Porto Alegre e São Leopoldo, e a seguir em áreas dentro do município de Porto Alegre, tal como aquela protegida pelo recente dique de contenção construído: a Várzea do Gravataí.

## 5.4 Cidade Industrial de Porto Alegre

A maioria dos projetos do 1º Plano de Obras, Serviços e Equipamentos do governo Ernesto Dornelles (1951-54) passaram a ter prioridade no Governo Ildo Meneghetti (1955-58), sendo em grande parte financiados pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico (BNDE). O Governo do Rio Grande do Sul permanecia com a ideia de

---

<sup>69</sup> DALMAZZO, 1992, op.cit., 62.

<sup>70</sup> Ibidem, p. 63.

<sup>71</sup> PAIVA; VERONESE, HEKMAN, 1961, op.cit., p. 11.



industrialização baseada no modelo industrial histórico, ou seja, aquele que utilizava os insumos ou estava ligado ao setor agropecuário. A ideia de “industrializar sim, mas industrializar em primeiro lugar aquilo que temos aqui, aquilo que representa uma imensa riqueza agropecuária” foi também proclamada posteriormente no programa de governo de Leonel Brizola (1959-63), e refletia o modelo de política econômica que ainda era seguido no Estado.<sup>72</sup>

O Plano do *Delta do Jacuí* foi objeto de concurso, como vimos, em 1957, quando Leonel de Moura Brizola era então prefeito de Porto Alegre. Em seu mandato como governador, Brizola (1959-63) propôs um polo industrial no Rio Grande do Sul com a criação de uma infraestrutura moderna, planejada para grandes empresas, mas não descuidando do aproveitamento das matérias primas agropecuárias.

Ao mesmo tempo, o governador pleiteava uma maior participação e integração na industrialização nacional. Ele denunciou a “marginalização da indústria, da agricultura e a falta de infraestrutura no Rio Grande do Sul, segundo ele, discriminado pelo Governo Juscelino”.<sup>73</sup> Brizola argumentava que o Governo Federal crescera como captador e centralizador dos recursos, mas não distribuía os mesmos:

Quando o último governo da república acelerou o processo de industrialização no Centro-Sul, não cuidou ele da distribuição geográfica das unidades de vanguarda, da localização equitativa do parque manufatureiro; nem mesmo de realizar uma política de tratamento diferenciado de nossa economia, que é por excelência uma economia diferenciada (...).<sup>74</sup>

O estado, portanto, reclamava a atenção do Governo Federal para o planejamento e distribuição dos recursos para a melhoria de seu parque industrial. Chamava a atenção para as desigualdades, denunciando que uma faixa privilegiada do território nacional implantava a indústria de bens de produção, enquanto o Rio Grande do Sul era “condenado a permanecer com um insuficiente parque de bens de consumo, ao qual sequer foram dadas as oportunidades de reequipamento”.<sup>75</sup>

---

<sup>72</sup> RIO GRANDE DO SUL. Gabinete de Administração e Planejamento. **Roteiro do programa do engenheiro Leonel Brizola**. Porto Alegre: Imprensa Oficial, 1962.

<sup>73</sup> DALMAZZO, 1992, op.cit., p. 79.

<sup>74</sup> RIO GRANDE DO SUL. **Mensagem à Assembléia Legislativa**. Governador Leonel Brizola. Porto Alegre, 1961.

<sup>75</sup> Correio da Manhã, 1961, p.9 apud DALMAZZO, 1992, op.cit., p.79.

A partir dessas questões expostas nos discursos de Brizola, o governo estudava caminhos diante da necessidade de viabilizar a criação do polo industrial, planejando contar com recursos federais. Esta mobilização culminou na Conferência de Florianópolis,<sup>76</sup> realizada em 1961, que reuniu o Presidente da República e os governadores do Rio Grande do Sul, Santa Catarina e Paraná. Nesta conferência foram apresentados os projetos pelo Gabinete de Administração e Planejamento (GAP), órgão ligado diretamente ao Governador e que tinha a função de planejar, orientar e acompanhar o 2º Plano de Obras (1959-1962).

No GAP foi formado um grupo de trabalho que elaboraria o relatório “Política de Industrialização – bases e diretrizes”, assim como um grupo técnico para a concepção do projeto da *Cidade Industrial de Porto Alegre* (CIPA).

O relatório “Política de Industrialização” fez parte, como anexo, do título *Cidade Industrial de Porto Alegre* em 1961, e contou com o urbanista Edvaldo Pereira Paiva, o engenheiro Lelio Telmo de Carvalho e os economistas Jaime Chaves Barlem e Renato Masina entre os seus autores.<sup>77</sup> Este grupo elaborou um trabalho prévio a um plano de industrialização, pretendendo o seu detalhamento no futuro. O relatório foi estruturado então em quatro partes: o “Prefácio”, a “Situação Industrial no Rio Grande do Sul”, as “Experiências Brasileiras de Planificação Industrial” e o “Caminho a seguir”.

No Prefácio era exposto que o Rio Grande do Sul contava com uma atividade industrial reduzida, com o setor primário predominando. Os autores argumentavam que uma das razões históricas para os baixos níveis de industrialização do país seriam a economia focada na monocultura, sendo que São Paulo, graças à acumulação proporcionada pelo ciclo do café, foi o estado que sofreu o surto industrial.

---

<sup>76</sup> A Conferência de Florianópolis foi realizada com o Presidente da República Jânio Quadros e os governadores do Rio Grande do Sul, Santa Catarina e Paraná resultando em um convênio promulgado na Lei nº 744 de 17 de agosto de 1961 que criou o Conselho de Desenvolvimento do Extremo-Sul (CODESUL) e o Banco Regional de Desenvolvimento do Extremo-Sul (BRDE). SANTA CATARINA. Lei nº 744 de 17 de agosto de 1961. Disponível em: Assembleia Legislativa. <carapicu.alesc.sc.gov.br/.../1961/744\_1961\_Lei\_promulgada.doc> Acesso em: 11.09.2011

<sup>77</sup> Lelio Telmo de Carvalho era engenheiro químico e participou do grupo de trabalho que instalou a Aços Finos Piratini.; Jaime Chaves Barlem, professor UFRGS e o economista e Renato Masina professor UFRGS e economista.

O texto então faz a crítica “a política governamental” para o setor, questionando se alguma vez teria existido alguma política de “caráter consciente” no sentido de planejar o desenvolvimento da indústria no estado.

Segundo seus autores, o Rio Grande do Sul, com seu material humano e a natureza de seu solo teria possibilidades de se tornar um dos mais importantes centros econômicos do país, e que isso só seria alcançado com o investimento na sua industrialização. O Estado neste caso, deveria auxiliar aquelas indústrias que fossem capazes não só de incrementar o progresso mas que também elevassem o poder aquisitivo das camadas populares. Ou seja, seria uma planificação industrial com o auxílio do estado para aquelas empresas que fossem de interesse social do estado. As empresas de interesse social, no caso, seriam aquelas que fossem capazes de “incrementar o progresso do Estado e de aumentar o poder aquisitivo de amplas camadas populares”.<sup>78</sup>

Em “Situação Industrial no Rio Grande do Sul” o setor secundário era comparado em relação aos demais setores, demonstrando que este, à época, era o menos expressivo tanto na distribuição da população ativa como na formação da renda. Ainda expunham que, de forma geral, a indústria gaúcha se focara na produção de bens de consumo sem o desenvolvimento de bens de produção.

Era colocado que os auxílios do Governo Federal, distribuídos principalmente na área central do país, estavam afetando profundamente a economia gaúcha, “vindo a constituir no estado o que denominamos preliminarmente de ‘região problema’”.<sup>79</sup> Neste ponto, os autores não explicam a expressão, porém estabelecem claramente que os motivos para o fraco desenvolvimento industrial gaúcho eram principalmente dois: a concentração de recursos federais no centro e o foco do estado da produção de bens de consumo, ligados a produção primária.

A seguir, no trecho “Experiências Brasileiras de Planificação Industrial”, era colocado que praticamente não havia planificação industrial no país, citando Volta Redonda como um caso “esporádico”.<sup>80</sup> Porém, destacavam o esforço mineiro no planejamento industrial e as

---

<sup>78</sup> PAIVA; VERONESE; HEKMAN; 1961, op.cit.,p. 50.

<sup>79</sup> PAIVA; VERONESE; HEKMAN; 1961, op.cit., p. 54.

<sup>80</sup> Ibidem, p.57.

suas ações, que foram alcançadas graças ao amplo desenvolvimento do setor de energia elétrica e ao programa de eletrificação do estado, que teve o apoio do Governo Federal.

Os autores comentam que o exemplo mineiro poderia auxiliar o plano de industrialização gaúcho, relatando a criação de órgãos e as suas incumbências na planificação e implantação das cidades industriais mineiras. São descritos os núcleos iniciais de Contagem e Santa Luzia, já instalados, e os benefícios concedidos pelo estado de Minas no sentido da fixação das novas indústrias. Neste caso, as ações implementadas pelo governo mineiro para a construção de seus núcleos industriais deveriam ser imitadas pelo Governo do Rio Grande do Sul.

Na continuação, o texto indica “O caminho a seguir” pelo Rio Grande do Sul, que a curto prazo seria: a criação de um grupo de trabalho para estudar o problema; lançamento de uma primeira “Cidade Industrial” do estado; concessão de benefícios a determinadas indústrias na sua instalação; aceleração de um plano de eletrificação e a criação de um “Banco de Desenvolvimento”.<sup>81</sup>

Neste trecho, foram melhor detalhadas cada uma das ações citadas acima, sendo que, na parte relativa à cidade industrial a ser planejada, os autores destacam que a região do Delta do Jacuí seria aquela destinada para a implantação de uma cidade industrial por uma série de fatores, alguns deles comentados. Conclui-se a partir disso que o texto da Política de Industrialização, parte da publicação da *Cidade industrial de Porto Alegre*, teria sido redigido na época do *Plano do Delta do Jacuí*, a primeira opção de localização da cidade industrial do estado.

Finalmente, o texto explica que, de modo estruturado, o grupo de trabalho de industrialização (GTI) empreenderia uma pesquisa em todo o Rio Grande do Sul, com base em “dados estatísticos, elementos explicativos, reivindicações, sugestões e etc”, e que a partir disso seria preparado o material para a elaboração das “Diretrizes Básicas do Plano de Industrialização” que, dentre os seus objetivos, pretendia a “localização de cidades industriais nos pontos estratégicos da economia rio-grandense”.<sup>82</sup>

---

<sup>81</sup> Ibidem, p. 59.

<sup>82</sup> PAIVA; VERONESE; HEKMAN; op.cit., p. 67.

Os objetivos expostos no texto da *Política de Industrialização* contextualizam a iniciativa da elaboração do plano da CIPA, que era uma de suas metas principais. Na equipe responsável pela elaboração da CIPA figuravam os urbanistas e professores Edvaldo Pereira Paiva, Roberto Veronese e Marcos Hekman.<sup>83</sup> Conforme um depoimento recente de Hekman, havia no GAP o que se poderia chamar de “seção física” e “seção econômica”: “A seção física ou de projetos físicos a ser implementados era de responsabilidade do Engenheiro Nilton Reis,<sup>84</sup> que depois foi substituído pelo Augusto Castro que foi diretor do DAER. O Governador Brizola chamou o Paiva e o Reis e comentou sobre a cidade de Contagem (MG) que foi projetada para ser uma cidade industrial para Minas”.<sup>85</sup> A partir daquele exemplo, o Governador pretendia organizar estrutura semelhante no Rio Grande do Sul.

A publicação da *Cidade Industrial de Porto Alegre: Plano de Urbanização* é dividida em três partes: Introdução, O Local, O Projeto e A Execução. Em anexo, além da Política de Industrialização como comentado acima, havia também a planta da CIPA na escala 1:10.000.

Na primeira parte é colocada a necessidade do Governo de interferir no processo de industrialização do estado, a fim de desenvolver a economia. Os métodos de intervenção, neste caso, seriam de caráter direto ou indireto. Entre as ações diretas estaria a criação, pelo estado, de instalações industriais ou de sua associação com as empresas privadas. Já as ações indiretas seriam uma série de medidas tomadas em relação aos meios para o desenvolvimento, como aqueles de infraestrutura (como abastecimento de energia elétrica e transportes). Além disso, previa-se o apoio à produção de matérias primas, auxílio financeiro

---

<sup>83</sup> Na publicação da *Cidade Industrial de Porto Alegre* a “Equipe organizadora da Cidade Industrial”: Edvaldo P. Paiva – urbanista, arquiteto, paisagista, engenheiro civil, professor da Faculdade de Arquitetura de Porto Alegre; Roberto F. Veronese – urbanista, arquiteto, professor da Faculdade de Arquitetura de Porto Alegre; Marcos D. Hekman – urbanista, arquiteto, professor da Faculdade de Arquitetura de Porto Alegre. Os desenhistas foram: Alvaro Gonzaga; Eduardo R. Arigony; Percival Gonzaga, Saulo P. Gomes; Sérgio Sclovsky; Voltaire Machado.

<sup>84</sup> Nilton de Castro Reis (1921-2010) era engenheiro civil formado pela Escola de Engenharia de Porto Alegre em 1945. No mesmo ano ingressou na Secretaria de Obras Públicas do Estado sendo efetivado em 1946. Ocupou o cargo de Diretor Geral. Foi secretário estadual de Obras Públicas entre 1962 e 1963. Atuou também no Instituto de Aposentadorias e Pensões dos industriários (IAPI) e no Instituto de Aposentadorias e Pensões dos Funcionários do Estado. Foi Diretor geral do Departamento Municipal de Água e Esgotos (DMAE) e exerceu a presidência dos Conselhos Estaduais Aeroviário, Hidroviário e de controle de poluição das águas. **Zero Hora**, 14 mar. 2010. Obituário, p.29. Disponível em: <<http://www.oexplorador.com.br/site/ver.php?codigo=14576>> Acesso em: 02.07.2012.

<sup>85</sup> Depoimento do arquiteto Marcos Hekman em entrevista para à autora em 30.08.2010.

e de crédito, redução de impostos, tarifas especiais de energia e condições especiais de aforamento<sup>86</sup> para a localização de fábricas, a exemplo da Cidade Industrial de Contagem.

Na seção que corresponde à “Localização”, os autores esclarecem o histórico do primeiro plano de cidade industrial do Estado, que seria implantada entre Porto Alegre e o município de Guaíba: o Delta do Jacuí. Explicam então que parte das obras necessárias para implementação deste plano ainda precisariam ser iniciadas, dependendo para isso de recursos federais. O Governo voltou-se então para as terras protegidas pelo dique de proteção às cheias no município de Porto Alegre, que tinham a vantagem de ser propriedade de um número reduzido de proprietários: a Várzea do Gravataí.

Neste ponto, os autores da CIPA atestam o que verificamos em pesquisa dos procedimentos dos empresários proprietários em relação à Várzea: de que a iniciativa privada não teve, até aquela data, capacidade financeira para arcar com a recuperação da extensa área alagadiça que continuava sem ser urbanizada.

O Governo elegia então a área da Várzea do Gravataí para a instalação da Cidade Industrial destacando as vantagens desta localização, que seriam: a facilidade em transportes (rodoviário, ferroviário, hidroviário e aéreo); as conexões e proximidade com outras áreas industriais da cidade como o Navegantes-São João e Estrada do Passo d’Areia; a disponibilidade de mão de obra acessível; proximidade com o mercado de consumo não só da Capital, mas também das cidades próximas; a instalação futura de usina termoelétrica no Rio Gravataí e a facilidade para as instalações hidráulicas.<sup>87</sup> A desvantagem seria justamente aquela das áreas alagáveis, que estavam parcialmente protegidas pelo dique, e as demais, que necessitariam de aterro e drenagem (Figura 131).

---

<sup>86</sup> Definição aforamento: transferência do domínio útil e perpétuo de um imóvel mediante o pagamento de um foro anual, certo e invariável. **Dicionário eletrônico Houaiss da Língua Portuguesa**. Versão 2.0, Rio de Janeiro: Editora Objetiva Ltda., 2006.

<sup>87</sup> PAIVA, E.P.; VERONESE, R. HEKMAN, M., 1961, op.cit., p. 18.

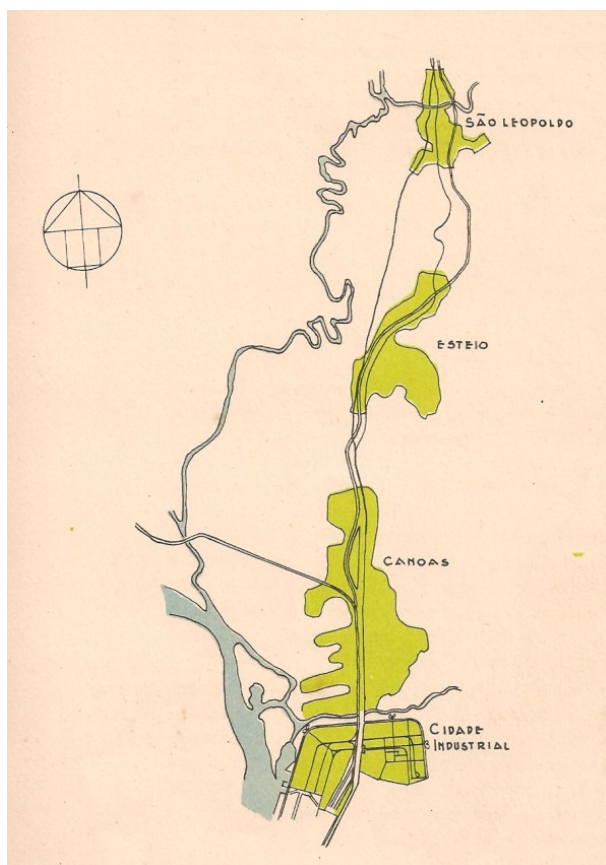


Figura 131: Núcleos urbanos próximos a Cidade Industrial de Porto Alegre.  
Fonte: Paiva, Veronese, Hekman, 1961.p. 19.

As glebas previstas para localização da *Cidade Industrial de Porto Alegre* (CIPA) eram declaradas de utilidade pública para fins de desapropriação através do Decreto nº11.585 em 10 de novembro de 1960.<sup>88</sup>

Como é possível visualizar na planta, a área declarada de utilidade pública englobaria duas áreas divididas pela BR 2 (atual BR 116): à oeste da estrada, a propriedade da sociedade da Firma Mentz; à leste, terras de pequenos proprietários, perfazendo um total de aproximadamente 1000 hectares (Figura 132).

---

<sup>88</sup> Ibidem, p.18.

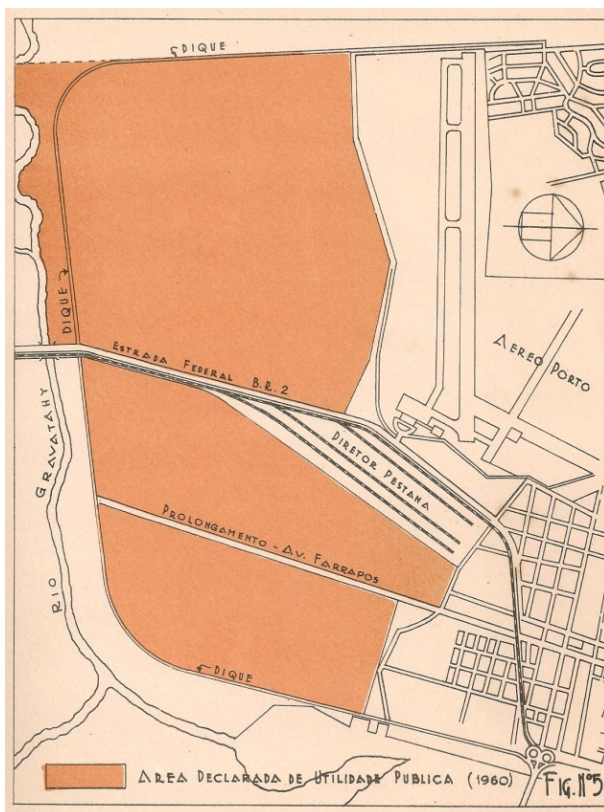


Figura 132: Áreas declaradas de utilidade pública: a oeste da BR2 a propriedade da Firma Mentz e a leste pequenos proprietários.  
Fonte: Paiva, Veronese, Hekman, 1961.p. 19.

Na seção referente ao “Projeto” do plano da *Cidade Industrial de Porto Alegre*, os autores destacaram as principais referências de cidades industriais no Brasil: Contagem (1941, MG); Volta Redonda (1941, RJ) e a Cidade dos Motores (1945, RJ). Esta última, apesar de não ter sido implantada, é no entanto aquela cujo exemplo deveria ser seguido:

No projeto da “Cidade dos Motores” foram aplicados os mais modernos princípios urbanísticos, principalmente no que se refere à estruturação das áreas residenciais, no tocante ao sistema circulatório e nas relações entre as áreas de habitação e de trabalho (a Fábrica Nacional de Motores).<sup>89</sup>

Na sua argumentação os autores colocaram que, além dos exemplos de cidades industriais brasileiras, os princípios fundamentais a serem aplicados para estruturação de uma cidade industrial moderna seriam:

- zoneamento adequado, com separação total entre as áreas reservadas ao trabalho industrial e as reservadas às habitações e serviços sociais.
- proximidade, a maior possível, entre as áreas dos dois tipos, separando-as, entretanto, por amplas faixas verdes.

<sup>89</sup> Ibidem, p. 30.



- sistema circulatório diferenciado, com vias específicas para a indústria (vias de tráfego veicular e vias para as linhas férreas, que devem estar intimamente ligadas a área industrial), para os núcleos residenciais e para os pedestres.
- tipos de quarteirões diferenciados – para as atividades industriais e para as residências – permitindo a localização, nas primeiras, de fábricas de tipo médio, além dos menores e, nas segundas, de conjuntos residenciais modernos.
- Estruturação das áreas residenciais em “unidades vicinais”, compostas de “superquadras”, contendo centros locais, centros escolares e um sistema circulatório composto de um mínimo de vias de tráfego. Organização interna de áreas residenciais, abandonando o simples loteamento, com a criação de blocos residenciais em faixa contínua, fronteiras a extensas áreas verdes.<sup>90</sup>

Estes princípios elencados são postos em prática no projeto assim como naquele que lhe serve de modelo: a *Cidade dos Motores*, reflexo da Carta de Atenas. Destacam-se em ambos o respeito à hierarquia de vias e o zoneamento rígido com a separação das funções de habitar, trabalhar, recrear e circular.

O partido geral do projeto da CIPA estava, em parte, determinado pelos limites do dique de proteção e pelas autoestradas. As indústrias ficariam localizadas em uma faixa junto ao dique em toda a sua extensão, e as zonas residenciais nas áreas internas, limitadas pela faixa industrial.

Enquanto na *Cidade dos Motores* a zona industrial era afastada das zonas de habitação, no prolongamento do canal que atravessava a cidade, na CIPA - dadas as características da área onde seria implantado o projeto - a separação se daria através de uma faixa verde ao longo da Avenida Farrapos, que dividiria a zona industrial e de habitação fazendo os limites do zoneamento. O verde seria um “sistema contínuo”, separando áreas de trabalho e residenciais, “não existindo assim a típica praça de nossas aglomerações, a vivenda interpenetra com o verde”.<sup>91</sup> Eram previstos ainda - em determinadas direções, para os principais pontos de convergência como centros, áreas de trabalho ou vias de maior circulação - os “caminhos verdes, faixas de parques” para pedestres e bicicletas.<sup>92</sup>

A estação ferroviária Diretor Augusto Pestana e a BR- 2 estabeleceriam a principal divisão da área, definindo duas grandes áreas do projeto com centros individualizados. Os obstáculos da estrada e da estação seriam superados através dos trevos de acesso.

---

<sup>90</sup> Ibidem,p. 30.

<sup>91</sup> Ibidem,p. 37.

<sup>92</sup> Ibidem,p. 37.

Na faixa industrial, os quarteirões dispõem de duas frentes: uma para a via de tráfego veicular e outra para os ramais ferroviários, facilitando o escoamento dos produtos. A área de quarteirão reservada aos lotes seria determinada conforme o tipo de indústria e a sua necessidade, não sendo sua ocupação detalhada como as zonas de habitação do projeto (Figura 133).



Figura 133: Planta da Cidade Industrial de Porto Alegre, CIPA, 1961. Paiva, Veronese, Hekman. Esc. 1/10.000. Fonte: Paiva, Veronese, Hekman, 1961, p. 68.

As áreas destinadas à habitação foram chamadas de “unidades vicinais”, compreendendo seis ao todo: duas na parte oeste da BR e quatro na parte leste, contando ambas as partes com os centros gerais que atenderiam as unidades. O número de habitantes por unidade vicinal seria de 8 a 10 mil, e cada uma delas seria subdividida em “células” compostas por blocos de apartamentos e conjuntos em fita. Neste caso, o projeto das células não foi detalhado, pois se pretendia que a ocupação dos setores residenciais se desse não só pela iniciativa do Estado, mas também através de outras entidades públicas, autarquias e empresas privadas que, no plano, foram definidas como sendo as próprias indústrias interessadas, que poderiam vir a construir células para seus operários. Os

projetos, porém, seriam em todos os casos aprovados tanto por uma “Comissão da Cidade Industrial” como pela Prefeitura Municipal.

Assim como seu modelo, a *Cidade Industrial* previa a construção de blocos de apartamentos e casas em fita, implantadas em superquadras de áreas verdes coletivas. Ao analisarmos o traçado do plano, percebemos que a distribuição dos blocos residenciais, da área do centro e dos edifícios públicos também se assemelhava à forma de implantação das unidades habitacionais e do centro cívico da *Cidade dos Motores*.

Os dois centros gerais, tanto na parte leste como na parte oeste do projeto, congregariam os principais edifícios públicos, como agências bancárias, hotel, cinema, igreja, clube e comércio, enquanto os chamados “centros de unidade” contariam com administração, ambulatório, área comercial, igreja, clube escola primária e área para esportes. A ideia era que se proporcionasse às crianças que vivessem em meio a parques, fazendo com que o trajeto para escola fosse atravessado por poucos cruzamentos de vias de tráfego local e que os residentes tivessem rápido acesso ao comércio e órgãos de interesse coletivo, “capazes de aperfeiçoar o espírito comunitário já existente e determinado pelas relações de trabalho social”.<sup>93</sup>

Na entrevista realizada com o arquiteto Marcos Hekman, ele comentou que as referências foram além do modelo da *Cidade dos Motores*. Segundo ele, o seu grupo teria sido influenciado pelas *New Towns* inglesas, analisadas no título original *Town Design* (1953), de Frederick Gibberd, também urbanista da cidade de *Harlow*, uma das cidades novas na Inglaterra do plano de 1947.<sup>94</sup>

Na cidade de Harlow, cada um dos seus três bairros contava no seu centro com uma escola primária, além de um pequeno centro com lojas, administração e clube, à semelhança das unidades vicinais da *Cidade Industrial*. O sistema de caminhos para pedestres e bicicletas separado das demais vias formavam atalhos entre os principais pontos de atração, tal qual foi proposto pelo grupo na CIPA (Figura 134).

---

<sup>93</sup> Ibidem, p. 37.

<sup>94</sup> Depoimento do arquiteto Marcos Hekman à autora em 30/08/2010.

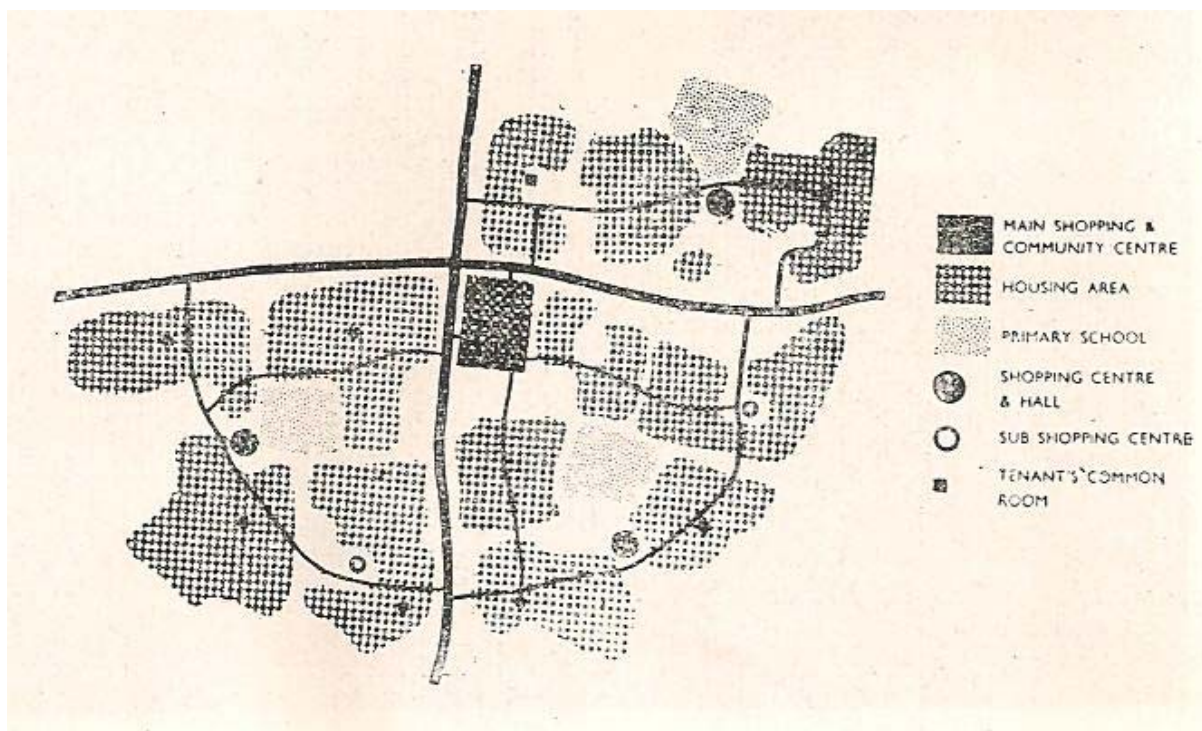


Figura 134: Esquema das zonas de habitação, escolas primárias, centros de compras nos bairros de Harlow, Inglaterra. Fonte: Gibberd, 1956, p. 290.

Hekman reforça que o livro de Gibberd foi uma referência importante, e que o pensamento à época do projeto era de que “as cidades satélites brasileiras deveriam se desenvolver como as inglesas”.<sup>95</sup> Essa ideia já estava presente no trabalho do *Delta do Jacuí* quando seus autores aconselhavam a limitação do tamanho dos núcleos urbanos. Segundo o Plano do Delta:

As novas cidades satélites inglesas, por exemplo, são projetadas para populações cujos limites não ultrapassem de 60 – 70.000 habitantes. Dentro desse critério, somos de opinião que não se deva permitir um crescimento urbano contínuo ao longo das novas estradas (como acontece no eixo Porto Alegre - São Leopoldo). Ao contrário, devemos criar cidades satélites em determinados entroncamentos importantes ou em trechos favoráveis onde, dentro do processo natural, tais concentrações iriam ocorrer.<sup>96</sup>

No livro de Gibberd, o centro cívico da *Cidade dos Motores* era apresentado no capítulo sobre os centros de cidade. A planta do centro cívico e uma perspectiva eram apresentadas como exemplos de composição, na qual os edifícios se implantariam como massas dispostas livremente, sem a intersecção do trânsito veicular. Esta composição

<sup>95</sup> Ibidem.

<sup>96</sup> PAIVA, FAYET, VERONESE, MARQUES, 1958, op.cit., p. 38.

transformaria o padrão tradicional do alinhamento das edificações conforme as ruas.<sup>97</sup> Se observarmos o centro cívico da CIPA em planta, veremos a semelhanças com esse tipo de implantação dos edifícios, caminhos e praças de estacionamento, sendo perceptível a influência da publicação citada por Hekman (Figura 135 e Figura 136).



Figura 135: Recorte do centro CIPA (extraído da planta geral).  
Fonte: Paiva, Veronese, Hekman, 1961, p.68

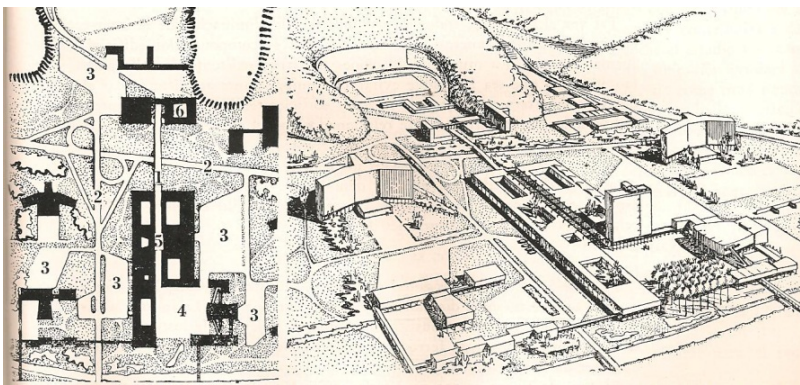


Figura 136: Recorte e perspectiva da área central da Cidade dos Motores, RJ. Fonte: Gibberd, 1956, p. 59.

Um dos pontos do trabalho da CIPA que enfatizava o seu objetivo fundamental de apoiar o desenvolvimento do setor industrial foi a proposição da localização de uma escola industrial e de uma área de 36 hectares para a “Feira Industrial, Agrícola e Pastoril”. Como vimos antes, o plano implanta uma das sugestões do *Anteprojeto de Planificação de Porto Alegre*, que estabelecia que “as escolas técnico-profissionais devem ser localizadas, de preferência, nas proximidades da indústria e das zonas nitidamente operárias”.<sup>98</sup>

Por fim, na terceira parte do trabalho relativa à “Execução”, os autores expõem os métodos para o processo de implantação. Estes abrangeriam o desenvolvimento do projeto, a intervenção e coordenação do estado, a participação da iniciativa privada e a criação de uma lei para a normalização da *Cidade Industrial*. Como o estado poderia intervir a qualquer momento sobre a área planificada, a legislação urbanística de Porto Alegre não seria suficiente, sendo necessária a inclusão de normas específicas para um projeto como a CIPA. Fazia então parte do texto um Projeto de Lei condizente com a criação de uma cidade industrial com os seguintes capítulos: I- Generalidades; II- Usos e Alturas; III – Dos loteamentos e espaços públicos.

<sup>97</sup> GIBBERD, F. **Diseño de núcleos urbanos**: escenología y plástica. Buenos Aires: Editorial Contemporanea, S.R.L., 1956. p. 59. (do título original em inglês: Town Design).

<sup>98</sup> PAIVA; RIBEIRO, 1951, op.cit., p.26.

O desenvolvimento do plano ficaria a cargo do setor técnico da comissão encarregada da obra. A iniciativa privada teria ampla atuação na implantação das empresas e, conforme o estabelecido na política de industrialização, receberiam terrenos no regime de aforamento. As indústrias ainda poderiam edificar as “células” para o operariado também no regime de aforamento, assim como o Estado e as entidades públicas tais como os Institutos, as Caixas Econômicas, a Legião Brasileira de Assistência e etc.

A questão que fica em aberto no trabalho seria justamente quanto à forma e os limites da relação indústria e habitação, que poderiam ser providos tanto pelo Estado como pelo setor privado, não determinando, por exemplo, os vínculos entre a instalação de fábricas e a construção de habitação.

Aos agentes desligados da atividade industrial não seria permitida a construção de unidades de habitação; porém, poderiam construir edifícios comerciais nos centros gerais e locais. Em qualquer situação, tanto entidades públicas quanto particulares deveriam obedecer o plano urbanístico e receberem aprovação de seus projetos, tanto pela Comissão da *Cidade Industrial* como dos órgãos competentes da Prefeitura Municipal.

O plano da *Cidade Industrial* não teve um detalhamento de projeto no mesmo nível que o seu modelo da *Cidade dos Motores*, que definiu suas principais edificações. O desenho da CIPA apresenta o traçado das vias e das unidades vicinais, implantando as edificações como uma diretriz geral: células no meio do verde e, nos limites, as faixas de lotes industriais. Como era considerado um projeto piloto pelos seus autores, seus principais elementos foram traçados de forma geral. No entanto, os autores esclarecem que ainda seriam definidos, em projeto, os locais de cada órgão ou cada bloco habitacional, com sua área em planta e altura limite, e que a Comissão da Cidade Industrial poderia intervir em alguma decisão futura do plano embasada pelo projeto de lei.<sup>99</sup>

Como foi possível verificar em termos da sua concepção, a *Cidade Industrial de Porto Alegre* sucedeu alguns planos relacionados tanto aos objetivos industriais e operários quanto baseados nos princípios da Carta de Atenas, como a *Cidade dos Motores*, o *Delta do Jacuí* e o *Anteprojeto de Planificação de Porto Alegre*.

---

<sup>99</sup> PAIVA; VERONESE, HEKMAN, 1961, op.cit., p. 42.

Com relação ao modelo de cidade industrial da *Cidade dos Motores* e a sua difusão através de publicações como periódicos, exposições e livros, disseminava-se também o ideal de uma cidade industrial criada no contexto dos postulados da Carta de Atenas. De fato, a Cidade dos Motores constituiu-se num exemplo que excedia o seu projeto, no momento em que passou a aplicar os “princípios urbanísticos modernos” na estruturação de uma cidade industrial – tal qual os autores da CIPA colocam no seu trabalho, com o zoneamento com a separação da indústria, habitação e serviços; sistema circulatório diferenciado entre zonas industriais e residenciais; abandono do loteamento e criação das unidades habitacionais em superquadras verdes com o mínimo de tráfego.

O ideal do homem moderno, com funções cotidianas ditadas pela Carta de Atenas, foi agregado, no caso das cidades industriais, pela ideia de seus autores de elevar o padrão de vida operário através de ações de projeto. Essas ações ficaram evidentes na proposição de grandes circulações como caminhos verdes, vias para pedestres e bicicletas, residências longe de ruídos, crianças vivendo no verde e nas unidades de habitação com órgãos de interesse coletivo, facilitando a vida dos seus moradores.

O plano do *Delta do Jacuí*, como foi visto, era desenvolvido sobre as ilhas do delta e parte do município de Guaíba, onde se implantaria como cidades satélites ligadas pela rodovia. O zoneamento, com a separação entre indústrias, residências e centros são limitados claramente no trabalho, sendo também definidos, na descrição, os bairros que se organizariam como unidades de vizinhança (ou “unidades vicinais”). Estes abrangeriam áreas verdes, centros comerciais e administrativos locais, escolas e áreas esportivas, obedecendo os princípios da Carta de Atenas. Este mesmo conceito estava presente no *Anteprojeto de planificação* de 1951.

O *Anteprojeto*, por sua vez, era um estudo para a cidade e suas extensões, e delineou as principais funções da Várzea do Gravataí no sentido do tipo de ocupação. Além disso, na mesma publicação que continha o *Anteprojeto*, intitulada *Problemas Urbanos de Porto Alegre*, eram apresentados os estudos acadêmicos de Paiva para a mesma área. Estes precedem, em alguns aspectos, o plano da CIPA. A área tomada para o estudo era aquela protegida pelo dique de contenção e de propriedade da Firma Mentz, sendo que o zoneamento mantinha-se semelhante aos outros projetos e a faixa verde já era prevista entre habitação e indústria.

Deduz-se, portanto que Paiva era a ligação fundamental entre esses planos, estabelecida por uma continuidade de pensamento entre os trabalhos. No entanto, a ideia

de implantar um núcleo industrial e operário denominado a princípio de bairro e depois de cidade tem antecedentes, nos trabalhos de seus colegas Ubatuba de Faria e Mendes Ribeiro.

Assim, para além do ideal comum que foi verificado entre os empresários incorporadores na primeira fase e no governo do estado nos anos 60, os projetos congregam o pensamento urbanístico dos seus autores na idealização de um núcleo urbano específico no mesmo sítio, com o mesmo objetivo, em épocas diferentes e tratados como planos de extensão da cidade, portanto, se integrando à estrutura da cidade.

Vimos que apesar de a *Cidade dos Motores* projetada em 1945 não ter sido implantada, ela ainda era, anos depois, a principal referência de cidade industrial no Brasil. Isto se dava principalmente devido à repercussão nacional e internacional do plano, através dos princípios gerais da sua concepção, voltada ao homem modelo, que tinha suas atividades determinadas pela Carta de Atenas.

Ainda no mesmo ano do plano da *Cidade Industrial*, o arquiteto Demétrio Ribeiro publicava o artigo *Núcleo Industrial de Porto Alegre*, em que ele explicava o plano elaborado por Paiva, Veronese e Hekman e fazia uma crítica à falta de planejamento para a instalação de estruturas industriais:

Se por um lado as autoridades contribuíram e estimularam a industrialização do País, principalmente mediante uma política financeira e fiscal protecionista, a planificação das instalações dessas indústrias e, principalmente, a preparação das comunidades para recebe-las e adaptar-se às novas condições, foi em geral descuidada.[...] As fábricas e os loteamentos e bairros operários resultantes, deram origem a um crescimento linear da cidade, ao longo dos leitos das auto-estradas e ferrovias.<sup>100</sup>

Para corrigir essas tendências, segundo Ribeiro, é que foi criado o projeto da CIPA. Porém, assim como os projetos que a antecederam na Várzea do Gravataí ela não foi realizada, sem que os motivos para tanto fossem esclarecidos. Com base, no entanto, no contexto das políticas industriais, consideramos que as razões principais envolviam justamente as escolhas políticas e a conseqüente alocação de recursos. Sobre isso, sabe-se que a eleição para o governo do estado foi vencida por Ildo Meneghetti, que era oponente de Brizola. Essa mudança teria prejudicado a continuação dos planos. A nova

---

<sup>100</sup> RIBEIRO, D. Núcleo industrial de Porto Alegre. *Habitat*, nº64, julho de 1961. p.60-61.



condição foi corroborada por Marcos Hekman, que afirmou que a troca de governo terminaria com o plano, pois “a oposição não pretendia desenvolver a ideia”.<sup>101</sup>

Outro motivo para a não realização dos projetos teria sido as proporções dos mesmos. Tanto o *Delta do Jacuí* como a *Cidade Industrial de Porto Alegre* eram proposições de dimensões arrojadas se compararmos a extensão de seus sítios com as de outros projetos semelhantes: enquanto os projetos gaúchos possuíam respectivamente 22.000 e 1.000 hectares, Contagem teria 389 hectares, e a Cidade dos Motores teria 100 hectares, demonstrando que o montante dos recursos para a implantação entre eles era bastante diferente.

No que diz respeito ao planejamento pelo Estado, o projeto da CIPA fazia parte da chamada “política de incentivos industriais”, que ofereceria todas as condições necessárias para a instalação de novas indústrias.<sup>102</sup> Ela foi apresentada junto a outros projetos na Conferência de Florianópolis, na qual foi firmado o convênio entre Rio Grande do Sul, Santa Catarina e Paraná para articular e pressionar o Governo Federal para reduzir os desequilíbrios regionais. Resultou deste convênio a criação de órgãos de coordenação e planejamento, como o Conselho de Desenvolvimento do Extremo Sul (CODESUL) e o Banco Regional de Desenvolvimento do Extremo Sul (BRDE), que teriam a participação dos estados membros e da União. Dalmazzo esclarece que alguns projetos apresentados tiveram o apoio do governo federal, como a implantação isolada de grandes instalações industriais como a Refinaria Alberto Pasqualini e a Companhia Rio-Grandense de Adubos S.A. (CRA).<sup>103</sup> No entanto a CIPA, como parte do plano de atração de investimentos, não teve o mesmo sucesso; ao que tudo indica, por não ter sido um projeto que focasse na instalação da indústria de bens de produção (Figura 137).

---

<sup>101</sup> Depoimento do arquiteto Marcos Hekman à autora em 30/08/2010.

<sup>102</sup> DALMAZZO, 1992, op.cit., 103.

<sup>103</sup> Ibidem, p.103.



Figura 137: Refinaria Alberto Pasqualini, concluída em 1968, integrava o conjunto de projetos para implantação da indústria de base no Estado. Fonte: Müller, 1998,p. 187.

Nesse ponto, torna-se importante assinalar que o Governo Estadual estava ciente da sua falta de autonomia política e financeira, e entendia que só com os recursos da União poderia dinamizar os projetos voltados para a sua industrialização. Mesmo fazendo o planejamento futuro e organizando-se através de órgãos como o BRDE e CODESUL, o Rio Grande do Sul negociava constantemente para obtenção de recursos de fundos e programas, recursos orçamentários e outros pelo Governo Federal.<sup>104</sup>

Dalmazzo defende que a estratégia de planejamento e projetos do estado foi positiva:

Internamente, essa estratégia se vinculou à organização das contas internas, principalmente prevendo e controlando os gastos orçamentários com capital. Dessa forma, gerou recursos necessários para atender as prioridades e à realização de objetivos e metas, tanto para cumprir os programas de interesse social em educação, saneamento, saúde, etc., como para criar incentivos que atraíssem novos investimentos, como a “cidade industrial”, os subsídios fiscais, a infraestrutura básica, etc.<sup>105</sup>

Sabe-se, porém, que o incentivo que seria veiculado através da implantação da *Cidade Industrial* não evoluiu, permanecendo como um plano.

Confirmar-se-ia a ideia corroborada por Dalmazzo, Müller e Campos de que, no período correspondente ao Plano de Metas, o apoio à industrialização do Governo Federal concentrou-se no Centro-Sul do país, pretendendo que o desenvolvimento se desse em ondas do centro para a periferia.<sup>106</sup> No entanto, isso não ocorreu, e os recursos foram

---

<sup>104</sup> Ibidem, p.108.

<sup>105</sup> Ibidem, p. 108.

<sup>106</sup> DALMAZZO, 1992,op.cit.,p.98.; MULLER, 1998, op.cit.,189.; CAMPOS, 2007, op.cit.,p.166.

represados onde já havia estruturas consolidadas, desconsiderando-se os planos de estados periféricos como o Rio Grande do Sul.

Ainda em 1961, o Governador Brizola colocaria à disposição da Petrobras uma área de 100 hectares na *Cidade Industrial* para a construção de uma refinaria de petróleo. Uma porção de 50 hectares seria cedida gratuitamente à Petrobras, e os outros 50 hectares seriam concedidos em troca de obras: urbanização do prolongamento da Avenida Farrapos com pavimentação asfáltica até a BR 2 e ligação com a Avenida do Dique; construção de uma hidráulica de porte médio; e aterros que se fizessem necessários.<sup>107</sup>

Apesar de a *Cidade Industrial* apresentar vantagens para a instalação da refinaria, também era analisada a sua localização em Rio Grande e em Palmares. Entre as vantagens da implantação da refinaria em Porto Alegre, comentadas em jornais na época, estava a mão de obra abundante e a possibilidade de transporte do óleo refinado e bruto pela Lagoa dos Patos. No entanto, era destacado que o sítio era sujeito a inundações, muito próximo do aeroporto – o que limitava a altura dos edifícios e torres – e a possibilidade de vir a poluir as águas do Guaíba.<sup>108</sup>

Verifica-se, com o evento da Petrobras, que o Governo do Estado implementava esforços no sentido da realização do projeto, contando para isso com a instalação de uma empresa estatal estratégica que poderia, finalmente, viabilizar parte da urbanização (Figura 138).

---

<sup>107</sup> Cedida área para a Refinaria da Petrobrás. **Jornal do Comércio**, 03 jul.1961.s/p. Acervo Departamento Estadual de Portos, Rios e Canais (DEPREC).

<sup>108</sup> Vantagens e desvantagens da localização da refinaria de petróleo em Porto Alegre. **Correio do Povo**, 11 jun. 1961. p.16. Acervo Departamento Estadual de Portos, Rios e Canais (DEPREC).

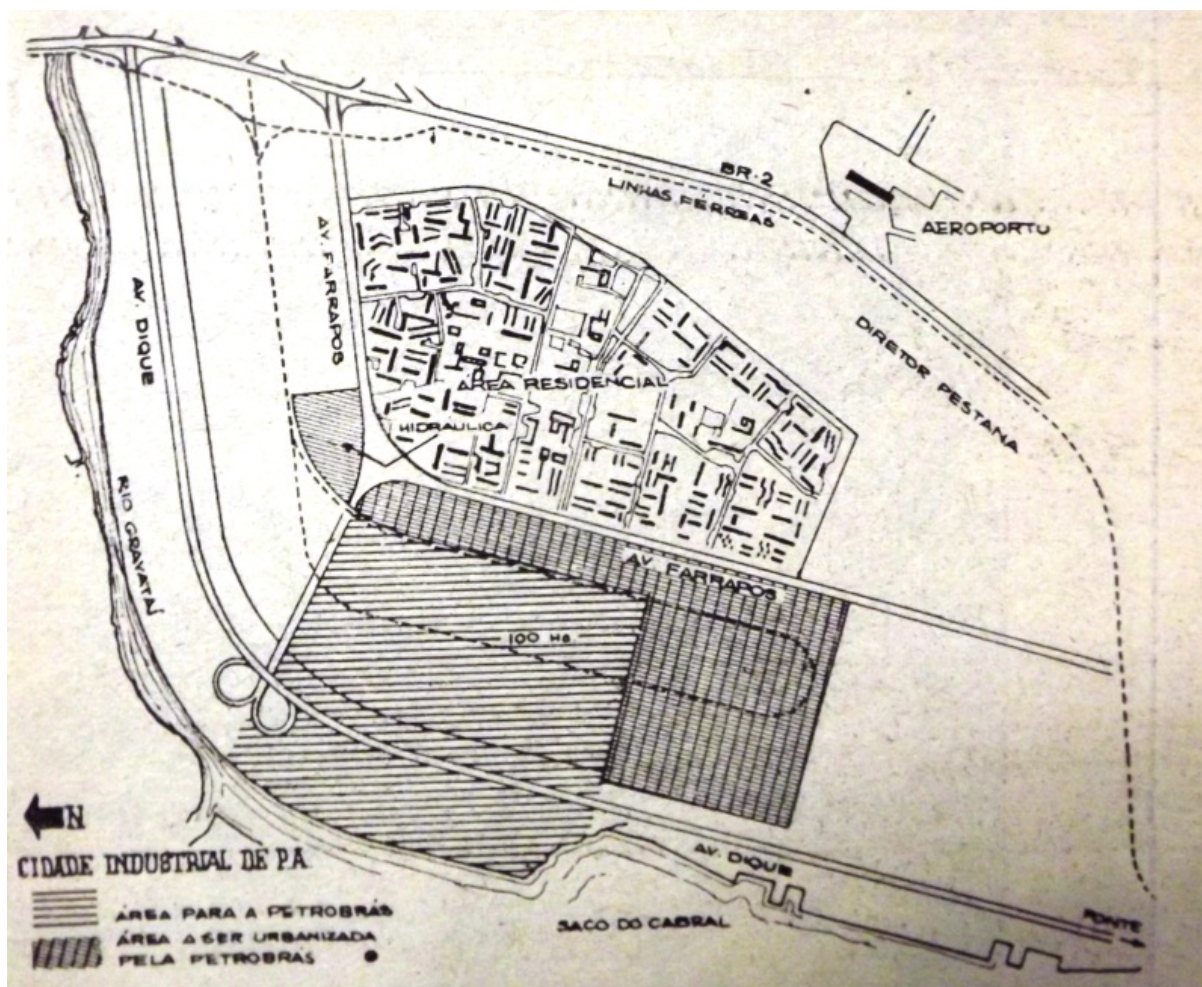


Figura 138: Planta da Cidade Industrial de Porto Alegre com a delimitação da área que seria cedida à Petrobras e área a ser urbanizada pela Petrobras. Fonte: Jornal do Comércio, 3 jul.1961.

A área de propriedade da Firma Mentz na Várzea do Gravataí não chegaria a ser desapropriada como o previsto pelo plano. Anos depois, nos anos 70, a Firma protocolava na Prefeitura um novo projeto para esta propriedade, reduzida e modificada em função de nova desapropriação da Viação Férrea.<sup>109</sup> Estava limitada então entre as atuais Avenida A.J. Renner a oeste, a estrada Marechal Osório ao norte e a Avenida Ernesto Neugebauer, formando um triângulo centralizado em relação à propriedade original da Firma. Este novo projeto chamava-se de *Parque Industrial Benópolis* e foi de autoria de Roberto Veronese, um dos urbanistas da *Cidade Industrial*. Apesar de este novo projeto contemplar indústrias e habitação ele aproxima-se, em termos de concepção, a um loteamento, sensivelmente reduzido em relação às proporções originais da propriedade. O consideramos assim, devido

<sup>109</sup> Conforme capítulo III, o primeiro processo de desapropriação realizou-se com o Decreto nº1629 de 12 de julho de 1945.

à sua pouca integração com a cidade e pela não previsão de equipamentos e outras funções urbanas, tal qual existiam nos projetos predecessores para a área (Figura 139).



Figura 139: Parque Industrial Benópolis, década de 70. Arq. Roberto Veronese.  
Fonte: Arquivo nº 83, Unidade de Registro e Processamento II, PMPA.

Ressalta-se aqui a permanência, no período abordado, do objetivo de alguns dos sócios da Firma em agregar a função industrial e a de habitação nos loteamentos da Vila Ipiranga e da Vila Operária Renner (Jardim Itati), implantados no Passo da Mangueira pela Urbanizadora Mentz e as Indústrias Renner. Estabelecia-se, portanto, a permanência destes grupos incorporadores com sócios em comum, na ideia da produção de loteamentos vinculados sempre à indústria.

Atualmente a área original de propriedade da Firma Mentz pertence aos bairros Humaitá e Farrapos. O projeto de Veronese da década de 70 insere-se no Humaitá e se assemelha ao traçado implantado.

O parque central proposto por Veronese tornou-se o Parque Marechal Mascarenhas de Moraes. A área de habitação no entorno deste parque chamado de “Parque Humaitá” foi objeto de um artigo de Leandro Vieira Andrade, no qual ele analisa as repercussões do urbanismo progressista e dos postulados da Carta de Atenas neste exemplo.<sup>110</sup> Em seu texto, faz uma breve reconstituição dos projetos anteriores da Várzea, iniciando, porém, a

---

<sup>110</sup> ANDRADE, L. M. V. O espaço modelo adaptado: crônicas de um certo urbanismo. V Seminário da História da Cidade e do Urbanismo, 1998, Campinas. PUC/Campinas: outubro de 1998. In: LEME, M.C.P.; CYMBALISTA, R. (org.) **SHCU 1990-2008**. São Paulo: Bureau Brasileiro, CD-ROM. p.1-22.

partir dos estudos de Paiva na publicação *Problemas Urbanos de Porto Alegre* (1951), e do plano da *Cidade Industrial de Porto Alegre* (1961). Ele confirma que, nesses trabalhos, os postulados do CIAM foram rigorosamente adotados. Adiante o autor esclarece que na década de 70 o “planejamento” substituiria o “projeto”, com a aprovação do *I Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Porto Alegre*.<sup>111</sup>

O espaço da cidade está, agora, organizado segundo *Unidades Territoriais de Planejamento*, que levam em conta usos e atividades, distribuição da população, acessibilidade viária, etc. A área do parque Humaitá é definida como uma *Unidade Territorial Residencial*, reduzida a um conjunto de regulamentos urbanísticos (o “regime”) que traduzem matematicamente este desígnio “progressista”.<sup>112</sup>

Esta transformação de projeto para planejamento comentado por Andrade acabou por promover a completa falta de interação entre as atividades: “a indústria que teria um papel-chave na dinâmica da área, por fatores diversos buscou outras localizações. O resultado é que o conjunto residencial encontra-se isolado da cidade”.<sup>113</sup>

Com vistas a viabilizar a urbanização da área, em 1977 a Firma Mentz contratou o Departamento Municipal de Limpeza Urbana (DMLU) para aterrar 10 hectares de área alagadiça do Humaitá. O processo ainda se estenderia para um total de 140 hectares e, depois de um período da deposição de resíduos, foi finalizada a vida útil do aterro, iniciando-se a sua preparação para o loteamento pretendido.<sup>114</sup>

Os tipos edifícios variam entre o Humaitá e Farrapos: enquanto no primeiro predominam os edifícios de quatro, sete e dez pavimentos construídos pela iniciativa privada com recursos do BNH, no bairro Farrapos a maior proporção é de residências unifamiliares, e uma vila popular: a Vila Farrapos.

Atualmente, o Humaitá é a localização de um novo estádio para a cidade, em conjunto com hotéis, comércio, serviços e habitação, se conformando como um projeto atrator para a área. Este projeto, junto a outros como o Shopping DC Navegantes e a futura

---

<sup>111</sup> O I PDDU foi aprovado pela Lei Complementar nº43 de 21 de julho de 1979.

<sup>112</sup> ANDRADE, 1998, op.cit.,p.11.

<sup>113</sup> Ibidem,p.12.

<sup>114</sup> MARTINS, D. P. **Humaitá de hoje, de ontem e de amanhã**: as transformações socioambientais de um bairro de Porto Alegre, RS. Porto Alegre: Programa de Pós-Graduação em Geografia/UFRGS, 2010. Dissertação de Mestrado. p. 39.

Rodovia do Parque virão a estabelecer uma maior integração destes bairros - ou da antiga Várzea do Gravataí - com a cidade e a Região Metropolitana.

Sucintamente, neste capítulo esclarecem-se dois aspectos relacionados às políticas de industrialização do país e do estado: um, o foco do Governo Federal no papel estratégico da indústria de base para a autonomia e dinamização do setor; o outro seria a permanência do modelo industrial histórico no Rio Grande do Sul, que se concentrava nos insumos do setor agropecuário. Assim, o crédito para as iniciativas gaúchas praticamente não existia, e a percepção do plano da CIPA na época era de que havia um isolamento do estado em relação às políticas federais.

A CIPA era um plano incluído no 2º Plano de Obras e Serviços que pretendia mudar essa situação. Como investimento, procurou espelhar-se nas políticas de financiamento do governo de Minas Gerais para a implantação da cidade de Contagem e, como concepção de plano, seguiu o exemplo da Cidade dos Motores e das diretrizes delineadas em 1951 no estudo do *Anteprojeto de planificação*.

Assim, verificaram-se neste capítulo as ações planejadas - se considerarmos também o plano antecessor do Delta - no sentido da conquista de recursos pelo governo estadual para a implantação de um polo industrial no Rio Grande do Sul. Contudo, como foi relatado no texto da *Cidade Industrial*, o tipo de indústria a ser privilegiada no projeto permanecia aquela tradicional, visando o “alcance social” da produção do Estado.

Coloca-se, portanto, que as políticas industrializantes divergentes impactaram consideravelmente as iniciativas gaúchas para o apoio federal, condição que se somaria aos investimentos que deveriam focalizar questões estratégicas como os transportes e a infraestrutura para a produção.

## CONCLUSÕES

Porto Alegre iniciou a sua industrialização ainda no final do século XIX. A ocupação urbana nesta fase teve como características a instalação de fábricas, galpões e trapiches junto ao Guaíba, e a implantação de um extenso loteamento na área do arraial dos Navegantes. A seguir, nos anos 30 do século XX, foi elaborado um projeto de um bairro industrial e operário na Várzea do Gravataí como um plano de expansão no prolongamento do Navegantes - já então consolidado como a zona industrial da cidade.

Sucedeu-se a este outros projetos para a mesma área da Várzea: *Benópolis* em 1949, pela iniciativa privada, e o da *Cidade industrial de Porto Alegre* em 1961, proposto pelo Governo Estadual, que ampliaria a área de abrangência dos projetos anteriores.

O conjunto de planos e projetos concebidos em diferentes épocas tinha objetivos semelhantes para aquela área da cidade, tais como: conjugar habitação e indústrias diversificadas; configurar projetos de expansão da cidade; pretender um zoneamento similar; e considerar princípios comuns de organização como, por exemplo, o da unidade de vizinhança. Assim, consideramos que havia, durante todo esse período, o objetivo da criação de projetos urbanos idealizados, concentrados na configuração do espaço urbano para indústria e a moradia operária.

Contudo, mais precisamente a partir de 1930, começava um processo de ocupação por loteamentos no Passo d'Areia e no Passo da Mangueira, arrabaldes adjacentes e também localizados na zona norte de Porto Alegre, como o Navegantes e a Várzea do Gravataí. Este processo teve significativo incremento com a localização da Vila do IAPI, projeto de iniciativa do Governo Federal que teve início em 1945. A antiga Estrada do Passo d'Areia, principal via que conectava estes loteamentos, passava a ser então a localização preferencial das novas indústrias da cidade a partir da década de 1940.

Assim, constatamos que a produção de projetos e planos elaborados em Porto Alegre estabeleceu-se em dois grupos: aquele dos loteamentos implantados próximos às indústrias e o dos projetos urbanos para a área da Várzea do Gravataí entre 1935 e 1961. O recorte assim definido refere-se ao período compreendido entre o primeiro projeto para a Várzea, encomendado pela iniciativa privada, e a aquele que corresponderia à iniciativa do Governo Estadual, com a mesma localização. Entretanto, apesar do objeto de estudo ter se concentrado nos projetos da Várzea, foram considerados os anos anteriores -



correspondentes ao período de implantação industrial em Porto Alegre - situando os projetos e os loteamentos no processo como um todo.

As diferenças entre os planos e projetos para a Várzea e os loteamentos no Passo d'Areia e Passo da Mangueira referem-se não somente às proporções dos seus sítios, mas também a outros aspectos, conforme verificado:

Planos e projetos para a Várzea do Gravataí:

- Representaram planos de expansão para Porto Alegre, não só através da continuidade do traçado, mas definindo-se como zona economicamente estratégica, sendo incluídos como projetos urbanos futuros em estudos para a cidade nas publicações: *Contribuição ao estudo de urbanização de Porto Alegre* (1938); *Problemas Urbanos de Porto Alegre* (1951); e *Cidade Industrial de Porto Alegre* (1961);
- Articularam a separação e a proximidade de moradia e trabalho, buscando a qualidade de vida do operariado através da proposição da unidade de vizinhança e introdução de equipamentos comunitários como escolas, parques, praças, áreas esportivas, clubes e etc.
- Pretendiam a constituição de um “bairro” ou uma “cidade”.
- A autoria era valorizada, destacada no próprio trabalho de projeto/plano ou nas atas da sociedade de terras. Os urbanistas autores eram também funcionários públicos das seções de urbanismo da Prefeitura Municipal ou Governo do Estado.

Loteamentos:

- Eram projetos de expansão que pretendiam o parcelamento das propriedades, objetivando a ocupação máxima das quadras.
- Os projetos apresentavam pouco ou nenhum equipamento comunitário, sendo o mais recorrente a praça.
- As unidades industriais, quando previstas em projeto, eram inseridas em quadras do loteamento.
- Apresentavam-se algumas vezes como “vilas”.
- O autor ou o responsável técnico pelo projeto de loteamento não tinha projeção, não sendo referenciado nos Termos de Compromisso firmados junto à Prefeitura ou na grande maioria das plantas de parcelamento. Em alguns projetos o nome não

constava por extenso, sendo apresentada somente a assinatura, muitas vezes ilegível.

Assim, constatamos que existiam diferenças qualitativas entre os dois tipos de projetos industriais e operários que foram elaborados para Porto Alegre: um, que representava a configuração ideal da indústria habitação, consolidando um polo na Capital; e outro, que foi a realização das demandas imediatas das duas funções viabilizadas, neste caso, nos loteamentos. Ao considerarmos ainda o quadro referencial estudado nos projetos da Várzea – *Projeto de um bairro; Benópolis e Cidade Industrial* - verificamos que estes foram reflexos de modelos e projetos brasileiros e internacionais históricos, dos agentes intervenientes e do pensamento urbanístico dos seus autores.

No projeto para Várzea de 1935, o *Projeto de um bairro*, de Ubatuba de Faria, o traçado do projeto seria planejado em conjugação com a cidade e, por isso, configuraria mais uma “célula em um plano de conjunto”. O autor traçou então o “Plano de Novas Avenidas”, que ligaria o centro ao novo bairro. Estas novas avenidas envolviam o problema do tráfego, as conexões com o bairro e a saída da cidade, problemática associada a um plano que, em maior escala, foi elaborado anos antes para a cidade de São Paulo: o *Plano de Avenidas*, de autoria de Francisco Prestes Maia.

O novo bairro industrial e operário de Ubatuba de Faria teria as suas atividades principais divididas no que seu autor chamou de *zoning*: noção presente no plano de Agache para o Rio de Janeiro em 1930 e nos textos de Ainhaia Mello em 1929 - portanto, conceito recente à elaboração do plano de 1935.

A partir do *zoning* estabelecido, o bairro se organiza com avenidas radiais, anel industrial e da via férrea, e centro cívico e comercial em torno da grande elipse, relacionando-se estruturalmente ao esquema teórico das cidades-jardim de Howard. Outro ponto significativo seria a concepção, no projeto, dos chamados “centros de vida própria” pelo seu autor, que corresponderiam - em termos conceituais - à unidade de vizinhança de Clarence A. Perry, conceito disseminado no Brasil nos anos 30.

O projeto *Benópolis*, ainda que não contasse com um plano descritivo como aquele que o antecede, elencava na legenda da sua planta uma série elementos definidores do

projeto, como faixas industriais, tipologias da zona habitacional, localização dos principais equipamentos públicos e comércio. Este projeto, que contava inclusive com um centro administrativo próprio, foi considerado pelos seus empreendedores como uma “futura cidade moderna”.<sup>1</sup> O traçado obedece a uma rígida simetria, e o semicírculo definido em uma das extremidades da avenida central converge em um elemento centralizador da concepção, que encontra semelhanças de traçado com outros projetos urbanos – como o da cidade operária de *Port Sunlight, Welwin* e com o caráter simbólico e monumental da área projetada ainda na década de 30 para a “Porta do Brasil”, do plano do Rio de Janeiro de Donat Agache.

Nos anos seguintes, a *Cidade Industrial de Porto Alegre* (CIPA) ampliou as áreas de propriedade da iniciativa privada dos projetos anteriores e estabeleceu, nos dois lados da BR 2 (atual BR116), um plano que se vinculava aos princípios da Carta de Atenas. A *Cidade Industrial* caracterizava-se pelo abandono do loteamento e a criação das unidades habitacionais em superquadras verdes com o mínimo de tráfego, configurando as “unidades vicinais” à semelhança do seu modelo de cidade industrial e de plano com projeção internacional - o projeto da *Cidade dos Motores*.

Ressalta-se que a atuação de Edvaldo Pereira Paiva na elaboração da *Política de Industrialização* e em planos urbanos como o do *Anteprojeto de planificação de Porto Alegre* e do *Delta do Jacuí* constituiu-se um fio condutor essencial em termos dos propósitos e dos conceitos que fizeram parte da concepção da CIPA. Sua influência nesta última, como vimos, perpassou o seu plano e a política de industrialização do estado.

Além do aspecto conceitual e dos reflexos do pensamento urbanístico, outra questão permearia a produção dos projetos, que seria a origem pública ou privada e a conjugação de propósitos entre essas esferas que, apesar de suas tentativas, não alcançaram o êxito.

Assim, a partir da sequência de projetos para Várzea do Gravataí e da produção de loteamentos abordados, estudou-se em paralelo as políticas e ações voltadas à industrialização de modo a verificar as relações entre esses âmbitos e a explicar sucessos e insucessos. Foi possível verificar que existiram algumas correspondências entre as políticas socioeconômicas e os períodos de elaboração dos projetos, que constatamos e

---

<sup>1</sup> Ata nº 816 de 10.08.1949. Arquivo B. Mentz, DELFOS/PUCRS.

apresentamos a seguir como fases distintas, para melhor análise com relação ao seu processo de elaboração.

Na primeira fase, correspondente ao início da industrialização, Porto Alegre tinha um empresariado atuante, que pertencia a uma emergente burguesia industrial apoiada pelo partido do governo do estado – o PRR. O apoio industrial pelo Governo do Rio Grande do Sul era dado via incentivos fiscais, no auxílio aos transportes através dos serviços públicos e pela racionalização da produção através da educação e do conhecimento científico, coerente com os postulados positivistas do partido governante.

Nesse período, o governo estadual deliberava com relativa autonomia quanto às prioridades nos investimentos, e o empresariado era um aliado nessas decisões. A autonomia fiscal e financeira decorrente do sistema federativo implantado pela Constituição Federal de 1891 permitia que o governo do estado utilizasse a política fiscal como um mecanismo de estímulo ao desenvolvimento da sua economia.

A produção gaúcha envolvia a produção de bens de consumo tradicionais, sem grande poder competitivo; ainda assim o estado ocupava, nos primeiros anos do século XX, a terceira posição em termos da produção industrial no Brasil.

Observa-se, portanto, a autosuficiência fiscal e financeira do estado neste período, e o estímulo às realizações da iniciativa privada. Um dos reflexos foi a facilidade na implantação de indústrias e loteamentos no perímetro urbano e suburbano, dadas pela pouca regulamentação existente. A essa fase correspondeu a implantação do núcleo industrial do Navegantes, que congregou as fábricas instaladas junto ao Guaíba e um extenso loteamento promovido pela Companhia Territorial Porto-Alegrense, que contava com industriais atuantes entre seus sócios. O Navegantes converteu-se, com o passar dos anos, no bairro operário da cidade, iniciando um processo de ocupação industrial estratégica na zona norte.

Com a Revolução de 30 e a Era Vargas, inaugurava-se um processo de intensas mudanças políticas e econômicas no país que iriam refletir em Porto Alegre. Neste período, considerado de transformação do modelo capitalista nacional, o governo federal passou a limitar a autonomia política, fiscal e financeira dos seus estados-membros e a centralizar as decisões.

Iniciava-se o que podemos definir como a segunda fase do processo de industrialização, em que começava a ocorrer uma gradual subordinação das regiões

periféricas ao centro do país onde a acumulação de capital era mais intensa e arbitravam-se os repasses para os estados. Correspondeu a essa fase à instalação da indústria de base apoiada amplamente pelo Governo Federal, e às principais realizações urbanas a eles relacionadas, como Volta Redonda e Contagem.

Neste período, em Porto Alegre, os empresários industriais começavam a se organizar em associações, como no Centro da Indústria Fabril do Rio Grande do Sul (CINFA), a partir de um estreitamento das relações entre empresariado e governo também no nível nacional. Era criado o Instituto de Aposentadorias e Pensões dos Industriários (IAPIs), que viria a financiar não só uma série de projetos de indústrias de interesse da União, mas também de conjuntos habitacionais no Brasil. O exemplo em Porto Alegre foi o Conjunto Residencial do IAPI ou Vila do IAPI, que viria a exercer significativa atração para a localização de loteamentos e indústrias no Passo d'Areia, mas era um projeto voltado exclusivamente para habitação.

Foram elaborados nessa segunda fase os projetos de 1935 e 1949 para a Várzea do Gravataí, que não foram realizados apesar da destacada qualidade dos mesmos - verificada pelo lastro de referências urbanísticas levantadas. O fracasso nas tentativas de urbanização dos dois projetos foi constatado nas atas da firma, nas quais era explicitamente identificada como principal dificuldade a insuficiência de recursos próprios da empresa. Foram prospectados à época negócios de toda ordem para a consecução da urbanização, como a venda antecipada de propriedades às indústrias interessadas, associação com incorporadoras de São Paulo, associação com capitalistas diversos e financiamentos bancários. Contudo, os recursos que eram pleiteados focando na urbanização e no negócio viriam, nos dois casos, através da esfera privada. Em contraponto, nesta mesma época o Governo Federal investia em indústrias privadas, como os exemplos de Monlevade, Klabin e Acesita, consideradas estratégicas para a industrialização do país demonstrando uma clara tendência em privilegiar os estados do centro.

Constatamos, contudo que era intenção da Firma Mentz que os projetos obtivessem projeção e aceitação das esferas públicas, pois a integração dos mesmos nos planos para a Capital abriria possibilidades de negócio com a municipalidade e o Governo do Estado, a exemplo da intenção de oferecer a área reservada em projeto para a instalação do matadouro modelo. Como foi visto, porém, o governo estadual e conseqüentemente a municipalidade não tinham a autonomia de recursos necessários para apoiar um projeto dessas proporções da iniciativa privada, e esta questão deveria, a exemplo dos casos dos

núcleos industriais do Rio de Janeiro e Minas Gerais, fazer parte da política econômica e estratégica do Governo Federal.

Vale ressaltar que o empresariado gaúcho não tinha a mesma projeção e participação política que o empresariado paulista conquistou na esfera federal, a exemplo de Horácio Lafer (Klabin) como Ministro da Fazenda durante o Segundo Governo Vargas.

Reforçamos também que os planos industriais de Porto Alegre tinham uma particularidade: o modelo pretendido era o de contemplar indústrias com uma produção diversificada de bens de consumo, o que não correspondia aos planos federais, que visavam fundamentalmente o apoio à indústria de base e àquelas que possibilitassem a autonomia industrial do país.

Portanto, percebe-se nesse contexto que o Governo Vargas pleiteou a concessão de empréstimos externos para a implantação da CSN e da cidade industrial de Volta Redonda no Rio de Janeiro, cuja localização foi definida por razões que envolviam o custo de fretes, a proximidade com centros consumidores de bens de produção como São Paulo e Rio de Janeiro, a ligação com o porto do Rio de Janeiro e a defesa militar. Volta Redonda, para além da estrutura urbana histórica de cidade industrial, consolidou-se como o exemplo emblemático da inserção estatal no processo de industrialização do país.

Ainda nesta fase, o Rio Grande do Sul perdia progressivamente posição em termos de produção industrial para São Paulo, que passava a assumir uma posição de destaque no país. Um dos principais fatores estruturais para a condição periférica do estado e de subordinação no período era o afastamento geográfico relacionado aos transportes e a questão do provimento de energia elétrica.

Os períodos do Segundo Governo Vargas e o Governo Juscelino congregariam o que definiríamos como uma terceira fase do processo político industrializante. No período Vargas, o Governo Federal ainda se concentrava na industrialização, criando uma série de órgãos federais centralizados. As empresas públicas em setores estratégicos da economia tinham o papel de dinamizar o desenvolvimento. Ao mesmo tempo, para controlar e direcionar os recursos e os investimentos, foi criado o Banco Nacional de Desenvolvimento (BNDE).

A criação de órgãos federais que apoiassem a industrialização possibilitou que o Governo do Rio Grande do Sul agisse no sentido da criação de planos de desenvolvimento em complementaridade com os planos nacionais: os projetos desenvolvidos no estado

voltaram-se principalmente às questões de infraestrutura, e sempre vinculados às decisões e planos do governo federal. Verificamos que, através dos planos de desenvolvimento estaduais como o 1º e o 2º Plano de Obras e Serviços, o estado gaúcho trabalhou no sentido de uma participação planejada nos recursos que eram direcionados pela União. Os projetos urbanos do *Delta do Jacuí* e da *Cidade Industrial de Porto Alegre* foram os exemplos desta fase, cuja realização guardava semelhanças com outros núcleos no país, como o de Contagem.

Como atestamos, os projetos industriais e operários produzidos para Porto Alegre não eram prioritários na desequilibrada distribuição de financiamentos do governo federal, ao mesmo tempo que em Porto Alegre proliferavam os loteamentos – que, no caso da região do Passo d'Areia e Passo da Mangueira tinham por característica ser a localização também das novas fábricas – longe das áreas inundáveis do Navegantes. A implantação desses loteamentos apresentava-se como uma solução especulativa: localizados na zona suburbana, que tinha baixo custo de terrenos, com ligações para fora da cidade e próxima ao primeiro núcleo industrial.

Verifica-se, portanto, a partir da criação dos loteamentos, uma solução alternativa aos projetos da Várzea, que foi a instalação na zona suburbana de estruturas que atendessem as demandas de habitação e de novos espaços industriais criados, neste caso, pelos mesmos agentes incorporadores que investiram nos projetos da Várzea do Gravataí.

No Governo Juscelino Kubitschek era lançado o Plano de Metas, que tinha dentre suas intenções o investimento em infraestrutura, o aumento da produção de bens intermediários e o incentivo à introdução de setores relacionados aos bens de consumo duráveis e bens de capital. Um dos pontos fundamentais do plano governamental era a distribuição equilibrada do desenvolvimento no país. No entanto, como era preconizado neste plano, o apoio primordial foi dado aos bens de produção duráveis, que não era setor expressivo na produção gaúcha. Assim, a maior concentração de recursos e investimentos relativos ao Plano de Metas favoreceu o Centro-Sul do país, principalmente São Paulo.

Ao mesmo tempo o Governo do Estado preparava, através do Gabinete de Administração e Planejamento - GAP - um plano para criar as condições para a acumulação industrial, que se acreditava poder ser alcançada com a compreensão do governo federal no sentido de mudar a sua política de desenvolvimento nacional e vir a articular-se com as políticas regionais e estaduais.

Dentre os projetos que faziam parte do plano estadual estava o da *Cidade Industrial de Porto Alegre*, que se apresentava como realização imperativa no sentido de mudar a situação desfavorável do estado em relação aos estados do Centro-Sul.

Entretanto, como foi constatado, do conjunto de projetos desenvolvidos pelo plano estadual, um dos poucos que obtiveram apoio do Governo Federal foi a Aços Finos Piratini - justamente aquele que tinha como finalidade implantar a indústria de base no estado. Esta usina surgia como resposta às demandas gaúchas, e foi viabilizada pelas reservas de carvão da região de Charqueadas, sendo concluída tardiamente em 1968.

O desequilíbrio no apoio, no entanto, não poderia ser explicado tão somente pelo modelo produtivo do Rio Grande do Sul: outras questões, como a distância do centro dinâmico do país e as deficiências da infraestrutura regional também colaboraram para tornar o estado uma economia periférica. Ao defrontarmos com o apoio para a industrialização de Minas Gerais, constatamos que o Governo Federal subsidiou, em conjunto com o estado mineiro, a instalação de uma série de indústrias como Monlevade, Acesita e Usiminas, consolidando o parque siderúrgico mineiro. Este parque, além de ser a localização de importantes jazidas minerais, contou com o apoio para a infraestrutura de transporte para a ligação com os estados mais industrializados do país.

Apesar de o Rio Grande do Sul concentrar a maior reserva de carvão mineral do país - fonte fundamental das termelétricas e da fabricação do aço - o estado não contou com um incentivo federal direcionado à viabilização nacional da sua utilização, que poderia ser dada através da instalação dos meios de escoamento da sua produção, já que o principal problema era a distância das siderúrgicas. Neste sentido, em termos comparativos às políticas de subsídios a outros estados do centro do país, percebe-se que o assunto era uma questão de decisão política da esfera federal que tinha como prioridade a consolidação da indústria de base.

Frisamos que o estado do Rio de Janeiro, ou o antigo Distrito Federal, foi o primeiro centro comercial e financeiro do país, e contava, além da base instalada da produção cafeeira, com a proximidade de São Paulo. Esse último, durante o período da industrialização, constituiu-se como o estado do capital, da mão de obra disponível e da infraestrutura instalada, que diversificava sua produção, tornada mais dinâmica junto à indústria de bens de produção. A diversificação, como vimos, resultou na construção de vilas operárias na cidade de São Paulo e na disseminação de vilas e núcleos industriais no interior.



Assim, os projetos e planos industriais e operários em Porto Alegre não foram implantados, primeiramente, por razões conjunturais próprias: pelo aprofundamento do modelo de produção industrial tradicional do estado e deficiências de infraestrutura. Em segundo lugar, por uma questão fundamental que se instalou a partir do Governo Vargas, que foi a assimetria do apoio com relação aos investimentos públicos e de estímulos aos investimentos privados para aquelas indústrias consideradas estratégicas ao desenvolvimento do país. Enquanto os estados do Centro-Sul implementavam a indústria de bens duráveis ligada aos espaços produtivos e de apoio como os núcleos industriais e operários, o Rio Grande do Sul - apesar de ter uma representação industrial significativa na produção nacional e projetos de desenvolvimento e de estruturação idealizada, como foram os projetos da Várzea - não obteve sucesso devido às decisões político-econômicas do governo federal e à própria falta de dinamização da sua indústria.

Consideramos, contudo, que o desenvolvimento baseado na indústria é o lastro essencial do encadeamento das proposições. Apesar de não terem sido implantadas, as concepções idealizadas de espaços projetados para tal desenvolvimento e amplamente partilhadas pela sociedade no período tratado permanecem como referenciais e espectros da história do urbanismo.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

### Livros, Teses e Artigos

ABREU FILHO, S. B. de. **Porto Alegre como cidade ideal**: planos e projetos urbanos para Porto Alegre. Porto Alegre, 2006. UFRGS/PROPAR. Tese de Doutorado.

ABREU FILHO, S. B. Urbanismo às Margens: revendo a Contribuição ao estudo de urbanização de Porto Alegre. In: XI Seminário da História da Cidade e do Urbanismo, 2010, Vitória. **Anais**. Vitória: Ophicina Fotográfica, 2010. CD-ROM. p.4

ABREU, L. A. de. **Um olhar regional sobre o Estado Novo**. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2007.

AFFONSO DE PAULA, R. Z. Indústria em Minas Gerais: origem e desenvolvimento. In: X Seminário sobre Economia Mineira, 2002. Diamantina. **Anais eletrônicos**. Diamantina, UFMG, 2002. Disponível em: <<http://www.cedeplar.ufmg.br/diamantina2002/textos/D13.PDF>> Acesso em: 12. 03. 2012.

ALMEIDA, M. S. **Transformações urbanas**: atos, normas, decretos, leis na administração da cidade. Porto Alegre 1937-61. São Paulo: FAU/USP, 2004. Tese Doutorado.

ALMEIDA, M. S. Urbanismo no sul do continente: transferências e intercâmbios 1930-1950. In: XIII Encontro da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional, 2009, Florianópolis. **Anais**. Florianópolis, 2009.p. 1-18. CD-ROM.

ALVES, A. **A construção do porto de Porto Alegre 1895-1930**: modernidade urbanística como suporte de um projeto de estado. Porto Alegre: PROPUR/UFRGS, 2005.

ANDRADE, C. R. M. de. **Barry Parker**: um arquiteto inglês na cidade de São Paulo. São Paulo: FAUUSP, 1998. Tese de Doutorado.

ANDRADE, C. R. M. de. O plano de Saturnino de Brito para Santos e a construção da cidade moderna no Brasil. **Espaço e debates**: Revista de Estudos regionais e Urbanos. Ano XI, nº34, 1991.p. 55-63.

ANDRADE, C. R. M. de. Saturnino de Brito: um projetista de cidades. **AU Arquitetura e Urbanismo**. Ano 12, n. 72, jun./jul., 1997. Disponível em: <<http://www.revistaau.com.br/arquitetura-urbanismo/72/imprime24030.asp>> Acesso em: 02.03.2012.

ANDRADE, L. M. V. O espaço modelo adaptado: crônicas de um certo urbanismo. In: LEME, M.C.P.; CYMBALISTA,R. (org.) **SHCU 1990-2008**. São Paulo: Bureau Brasileiro, CD-ROM. p.1-22.

AXT, G. (org.) **A. J. Renner**: perfil, discursos e artigos (1931/1952). Porto Alegre: Graf. Ética Impressora, 2003.

AYMONINO, C. **Orígenes y desarrollo de la ciudad moderna**. Barcelona: Editorial Gustavo Gilli, S.A., 1971.

AZEVEDO, M. N. S. de. Atílio Corrêa Lima (1901/1943): Uma produção moderna em diferentes escalas – do objeto à cidade. Disponível em: <[www.anparq.org.br/congressos/index.php/ENANPARQ/.../34/229](http://www.anparq.org.br/congressos/index.php/ENANPARQ/.../34/229)> Acesso em: 03.11.2011.

BAKOS, M. M. **A habitação em Porto Alegre**: problemas e projetos administrativos (1897-1937). Pós-Graduação em História/UFRGS, 1988. p. 29. [manuscrito]

BAKOS, M.M. **Porto Alegre e seus eternos intendentos**. Porto Alegre: EDIPUCRS, 1996.

BARBOSA, D.D. Desenvolvimento econômico e pensamento desenvolvimentista: o caso Minas Gerais. Disponível em: <[www.fea.usp.br/feaecon/media/fck/file/desenvolvimento](http://www.fea.usp.br/feaecon/media/fck/file/desenvolvimento)> Acesso em: 03.04.2012. p. 1-29.

BARRETO, T. M. Pioneiros no uso da fotografia para o urbanismo no Rio Grande do Sul – acervos Ubatuba de Faria e Nestor Nadruz. In: X Encontro Nacional de História, UNIFRA, Santa Maria, 2010. **Anais eletrônicos**. Disponível em: <[http://www.eeh2010.anpuh-rs.org.br/resources/anais/9/1278292885\\_ARQUIVO\\_PIONEIROSDOUSODAFOTOGRAFIA\\_PARAOURBANISMONORIOGRANDEDOSUL.pdf](http://www.eeh2010.anpuh-rs.org.br/resources/anais/9/1278292885_ARQUIVO_PIONEIROSDOUSODAFOTOGRAFIA_PARAOURBANISMONORIOGRANDEDOSUL.pdf)> Acesso em: 10.03.2011.

BENEVOLO, L. **As origens da urbanística moderna**. Lisboa: Editorial Presença, 1987.

BENINCASA, V. **Velhas fazendas**: arquitetura e cotidiano nos campos de Araraquara 1830-1930. São Carlos: EdUFSCAR; São Paulo, Imprensa Oficial do Estado, 2003.

BLAY, E. A. **Eu não tenho onde morar**: vilas operárias na cidade de São Paulo. São Paulo: Editora Nobel, 1985.

**Boletim Renner Seleções 1945/48**, Porto Alegre: A.J. Renner Indústria do Vestuário, 1948.

BONDUKI, N. **Origens da habitação social no Brasil**: arquitetura moderna, lei do inquilinato e difusão da casa própria. São Paulo: estação Liberdade, 2004.

BONI, F.; CAFRUNI, S. **Demétrio Ribeiro**. Porto Alegre: IAB/RS; Livraria do Arquiteto, 2005.

BRADLEY, Betsy H. **The works**: the industrial architecture of United States. New York: Oxford University Press, 1999.

BRUANT, C. Donat Alfred Agache: urbanismo, uma sociologia aplicada. In: RIBEIRO, L. C. **Cidade, povo e nação**: gênese do urbanismo moderno. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1996.

CALABI, D. **História do urbanismo europeu**: questões, instrumentos, casos exemplares. São Paulo: Perspectiva, 2012.

CAMPOS, M.A. **Política Econômica do Governo Kubitschek (1956-61)**: o discurso em ação. Porto Alegre: FCE/PPE/UFRGS, 2007. Dissertação de Mestrado.

CANEZ, A. P. **Arnaldo Gladosch**: o edifício e a metrópole: Porto Alegre, São Paulo e Rio de Janeiro. Porto Alegre: Ed. Uniritter, 2008.

CANO, W. **Raízes da concentração industrial em São Paulo**. Campinas: IFCH/UNICAMP, 1975. Tese de doutorado.

CARRARO, A.; FONSECA, P. C. D. O desenvolvimento econômico no primeiro governo de Vargas (1930-1945). In: V Congresso Brasileiro de História Econômica e 6ª Conferência Internacional de História de Empresas, 2003, Caxambu, MG. **Anais**. Caxambu: 2003. CD-ROM. P.1-17.

CARRION Jr., F.M. **RS: política econômica & alternativas**. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1981.

CARVALHO, H.M. **Introdução à teoria do planejamento**. São Paulo: Editora Braziliense, 1976.

CASTELLO, I. R. **Bairros, loteamentos e condomínios**: elementos para o projeto de novos territórios habitacionais. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2008.

CHOAY, F. La naturaleza urbanizada. In: DETHIER, J.; GUIHEUX, A. (org.) **Visiones urbanas. Europa 1879-1993**. Barcelona: Electa/CCCB, 1994. P. 61-66.

CHOAY, F. **O urbanismo**: utopias e realidades, uma antologia. São Paulo: Perspectiva, 2005.

CHRYSOSTOMO, M.I.de J. Um projeto de cidade-indústria no Brasil moderno: o caso de Ipatinga (1950-1964). **Cronos**. Natal, v.9, n.1, p.109-134, 2008. Disponível em: <[www.periodicos.ufrn.br/index.php/cronos/article/viewFile/1812/pdf\\_56](http://www.periodicos.ufrn.br/index.php/cronos/article/viewFile/1812/pdf_56)> Acesso em: 04.06.2012.

CONTINENTINO, L. Plano de urbanismo da cidade industrial de Monlevade. **Revista da Escola de Minas**, nº4, Ano I, maio de 1936.p. 123-130.

CONY, C. H.; LAMARÃO, S. **Wolff Klabin**: a trajetória de um pioneiro. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2001.

CORREIA, T. B. Trabalho e Lazer: a organização do tempo livre da família operária pela Fábrica. **Congress of Latin American Studies Association** Toronto, Canada, 2010. Disponível em: <[lasa.international.pitt.edu/members/congress-papers/lasa2010/.../4409.pdf](http://lasa.international.pitt.edu/members/congress-papers/lasa2010/.../4409.pdf)> Acesso em: 18.09.2011.

CORREIA, T. de B. Núcleo fabril X cidade livre: os projetos urbanos da Klabin no Paraná. In: V Seminário de História da Cidade e do Urbanismo, 1998, Campinas. **Anais eletrônicos**. Campinas: PUC, 1998. Disponível em: <<http://www.anpur.org.br/revista/rbeur/index.php/shcu/article/view/704>> Acesso em: 05.06.2011. p. 1-19.

CORREIA, T. de B. **Pedra**: Plano e cotidiano operários no sertão. Campinas: Papirus, 1998.

CORREIA, T. de Barros. De Vila Operária a Cidade-Companhia: as aglomerações criadas por empresas no vocabulário especializado e vernacular. **Revista Brasileira Estudos Urbanos e Regionais**, nº 4, maio de 2001. p.83-97.

COSTA, A. A. de Albuquerque. Um modelo de cidade moderna industrial: a Cidade dos Motores. Xerém. RJ. TPA/ Town Planning Associates 1945-46. Disponível em: <[www.docomomo.org.br/seminario%208%20pdfs/184.pdf](http://www.docomomo.org.br/seminario%208%20pdfs/184.pdf)> Acesso em: 13.09.2010. p.1-20.

COSTA, A. **O Rio Grande do Sul**. Porto Alegre: Globo, 1922. vol.1.

COSTA, G.C. Batatuba e Vila Cima: representações em torno de um projeto. Disponível em: <<http://www.arquitetura.eesc.usp.br/sspa/arquivos/pdfs/papers/01537.pdf>> Acesso em: 02.03.2011.

COSTA, G.C. Batatuba, Brasil uma "Cidade serial". Disponível em: <<http://www.docomomo.org.br/seminario%208%20pdfs/063.pdf>> Acesso em: 02.03.2011.

DALMAZZO, R. A. **Planejamento estadual e acumulação no Rio Grande do Sul**. 1940 - 74. Porto Alegre: FEE, 1992.

DEAN, W. **A industrialização de São Paulo**. Rio de Janeiro: Editora Bertrand Brasil S.A., 1991.p. 9-22.

**Dicionário eletrônico Houaiss**, Instituto Antônio Houaiss/Objetiva, 2006.

DRAIBE, S. **Rumos e metamorfoses: Estado e industrialização no Brasil.1930-1960**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2004.

ESKINAZI, M. O. Arquitetura e cidade em exposição: as exposições de arquitetura e as bases do projeto moderno na Alemanha. Disponível em: <[www.docomomo.org.br/seminario%208%20pdfs/038.pdf](http://www.docomomo.org.br/seminario%208%20pdfs/038.pdf)> Acesso em: 05.09.2011.

FAGUNDES, L.; KUMMER., L.; STEPHANOU, M.; PESAVENTO, S. J. **Memória da Indústria Gaúcha (1889-1930)**. Porto Alegre: Ed. da Universidade, UFRGS; FEE, 1987.

FARIA, L. A. Ubatuba de. Cadastro e Urbanismo em Porto Alegre. **Boletim da Sociedade de Engenharia do Rio Grande do Sul**, N<sup>o</sup> 6, Porto Alegre: Janeiro, 1934.p.32-41.

FARIA, L. A. Ubatuba de. Urbanização da Várzea do Gravataí. **Boletim da Sociedade de Engenharia do Rio Grande do Sul**, no. 15, jan., 1936.p. 51-95.

FARIA, L. A. Ubatuba de.; PAIVA, E. P. **Contribuição ao estudo da urbanização de Porto Alegre**. Porto Alegre: [s.n., mimeografado], 1938.

FAUSEL, E. **Alberto Bins: o merlense brasileiro**. São Leopoldo: Ed. Rotermond, s/d.

FELDMAN, S. **Planejamento e zoneamento**. São Paulo: 1947-1972. São Paulo: EDUSP, 2005, p.277.

FERRARI, C. **Dicionário de Urbanismo**. São Paulo: Disal, 2004.

FONSECA, P. C. D. **RS: economia e conflitos políticos na República Velha**. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1983.

FONSECA, P. C. D. **Vargas: o capitalismo em construção**. São Paulo: Brasiliense, 1987.

FORTES, A. **Nós do Quarto Distrito. A classe trabalhadora porto-alegrense e a Era Vargas**. Campinas: UNICAMP, IFCH, 2001. Tese Doutorado.

FRANCO, S. da C. **Porto Alegre: guia histórico**. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2006.

FREIXA, J. **Josep Lluís Sert**. Barcelona: Gustavo Gili S.A, 1981. p.9 - 38.

GARNIER, T. **Une cite industrielle**: etude pour la construction des villes. New York: Princeton Arch., 1989.

GERTZ, R. **O aviador e o carroceiro**: política, etnia e religião no Rio Grande do Sul dos anos 1920. Porto Alegre: Edipucrs, 2002.

GIBBERD, F. **Diseño de núcleos urbanos**: escenologia y plástica. Buenos Aires: Editorial Contémpera. 1956

GOMES, M. A.; ESPINOZA, J.C.H. Diálogos modernistas com a paisagem: Sert e o Town Planning Associates na América do Sul, 1943-1951. In: GOMES, M. A. (org.). **Urbanismo na América do Sul**: circulação de ideias e constituição do campo, 1920-1960. Salvador: EDUFBA, 2009. p.149-173.

GUIMARÃES, A.P. A cidade industrial. **Boletim Mineiro de Geografia**, nº 1, julho, 1957. p. 38-54.

GUTIERREZ, E.J.B. **Sítio charqueador pelotense**. Pelotas: Editora Paisagem do Sul, 2010.

HASSEN, M. N. A. **Escola de Engenharia – UFRGS, um século**. Porto Alegre: Tomo Editorial, 1996.

HEINZ, F. M. Positivistas e republicanos: os professores da escola de Engenharia de Porto Alegre entre a atividade política e a administração pública (1896-1930). **Revista Brasileira de História**, Vol. 29, ano 1958, 2009. p. 263-289.

HERÉDIA, V. B. M. A construção de vilas operárias no sul do Brasil: o caso de Galópolis. **Scripta Nova: Revista Eletrônica de Geografia y Ciências Sociales**. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2003, vol. VII, núm. 146(080). Disponível em: <[http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-146\(080\).htm](http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-146(080).htm)> Acesso em: 09.09.2011

HOFER, A. **Karl Heinrich Brunner und die Rolle des Europäischen Städtebaus in Lateinamerika. Viena**. Depto. de Planejamento Urbano da Universidade Técnica de Viena, 2000. Separata da Dissertação de Mestrado. Disponível em: <[http://www.stb.tuwien.ac.at/fileadmin/user\\_upload/Forschung/Wiener Staedtebauer/khb\\_bio.pdf](http://www.stb.tuwien.ac.at/fileadmin/user_upload/Forschung/Wiener_Staedtebauer/khb_bio.pdf)> Acesso em: 23 jul.2011.

HOFMANN, B. Notas sobre o arruamento das cidades. **EGATEA**. Nº1, Vol. X, 1925.p. 1-7. e nº2, vol. X, 1925, p. 79-83.

HOWARD, E. **Cidades-jardins de amanhã**. São Paulo: HUCITEC Ltda., 1996.

KOPP, A. **Quando o moderno não era um estilo e sim uma causa**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1990.

LADD, B. **Urban planning and civic order in Germany 1860-1914**. London: Harvard University Press, Cambridge, Massachusetts, 1990.

LAFER, B.M. **Planejamento no Brasil**. São Paulo: Editora Perspectiva S.A., 1987.

LAFER, C. O Planejamento no Brasil: observações sobre o Plano de Metas (1956-1961). In: LAFER, B. M. (org.). **Planejamento no Brasil**. São Paulo: editora Perspectiva, 1987.

LAPOLLI, A. **Como destruir um patrimônio cultural urbano: a Vila do IAPI**: “Crônica de uma morte anunciada”! Porto Alegre: PROPUR/UFRGS, 2006. Dissertação de Mestrado.

LEME, M. C. da S. Urbanismo: formação de um conhecimento e de uma atuação profissional. In: BRESCIANI, M. S. (org.). **As palavras da cidade**. Porto Alegre: Editora da Universidade/UFRGS, 2001,p.77-93.

LEME, M. S. **A ideologia dos industriais brasileiros**. 1919-1945. Petrópolis: Vozes, 1978.

LEOPOLDI, M.A.P. **Política e interesses na industrialização brasileira**: as associações industriais, a política econômica e o Estado. São Paulo: Paz e Terra, 2000.

LEVI, R., CESAR, R. C., FRANCO, L.R.C. Conjunto residencial para operários em São José dos Campos, SP. **Arquitetura Contemporânea**, nº7, Rio de Janeiro, 1956. p.14-19

LIMA, F. J. M. **Por uma cidade moderna**: ideários de urbanismo em jogo no concurso para Monlevade e nos projetos destacados na trajetória dos técnicos concorrentes (1931-1943). São Paulo: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo/USP, 2003. Tese de Doutorado.

LOPES, A. C. A aventura da cidade industrial de Tony Garnier em Volta Redonda. III Seminário de História das Cidades e do Urbanismo,1994, São Carlos. **Anais**. São Carlos, 1994. CD-ROM. p.1-22.

MACEDO, F. R. de. **Porto Alegre**: história e vida da cidade. Porto Alegre: Edições UFRGS, 1973.

MACEDO, F. R. de. **Porto Alegre**: origem e crescimento. Porto Alegre: Ed. Sulina, 1968.

MARGALHO, M.G. Klabin Irmãos & cia: os empresários, a empresa e as estratégias de construção da hegemonia (1930-1945). **Polis**: Laboratório de História Economico-Social. Texto de discussão nº8 Disponível em: <[www.historia.uff.br/polis/files/texto\\_8pdf](http://www.historia.uff.br/polis/files/texto_8pdf)> Acesso em: 02 mar.2012. p. 1-20.

MARTÍ ARIS, C. **Las formas de la residênciã em la ciudad moderna. Vivienda y ciudad em la Europa de entreguerras**. Barcelona: Edicions UPC, 2000.

MARTINS, D. P. **Humaitã de hoje, de ontem e de amanhã**: as transformações socioambientais de um bairro de Porto Alegre, RS. Porto Alegre: Programa de Pós-Graduação em Geografia/UFRGS, 2010. Dissertação de Mestrado.

MELLO, L. de A. **Problemas de urbanismo**: bases para a resolução do problema tecnico. São Paulo: Boletim do Instituto de engenharia de São Paulo, 1929.

MENDONÇA, R.S.R.de. **O urbanismo modernista em Minas Gerais**: o caso Ipatinga. Minas Gerais: Escola de Arquitetura, UFMG, 2006. Dissertação de Mestrado.

MENEGHETTI, E. **Baile de Cobras**: a verdadeira história de Ildo Meneghetti. Porto Alegre: AGE, 2012.

MINDLIN, H.E. Conjunto residencial para a Cia. Siderúrgica Mannesmann em Barreiro, M. Gerais. **Arquitetura Contemporânea**, n.7, 1956, p.20-31.

MIRANDA, M.E. **Rio Grande do Sul: tributação e economia. (1699-1945).** Porto Alegre: FCE/UFRGS, 1998. Dissertação de Mestrado.

MONTEIRO, C. **Porto Alegre e suas escritas: história e memórias da cidade.** Porto Alegre: EDIPUCRS, 2006.

MOREIRA, F.D. A formação do urbanismo moderno no Brasil: as concepções urbanísticas do engenheiro Saturnino de Brito. **Espaço & debates.** Revista de Estudos Regionais e Urbanos. Ano XVII, nº 40, São Paulo: SCT/PR/CNPQ/FINEP, 1997. p. 55-69.

MOTTA, T.C. P. da. **A formação da cidade de Volta redonda a partir da instalação da Cia. Siderúrgica Nacional.** Viçosa: Universidade federal de Viçosa, Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes, 2007. [monografia]

MÜLLER, C.A. **História econômica do Rio Grande do Sul.** Porto Alegre: Gazeta Mercantil, 1998.

**Novo Dicionário Aurélio Eletrônico 6.0,** Curitiba: Positivo Informática S/A, 2009.CD-ROM.

NYGAARD, P. D. **Planos diretores de cidades: discutindo sua base doutrinária.** Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2005.

O plano diretor da cidade. **Boletim Municipal,** ano I, nº 1, vol.I, 1939. p.163-175.

O plano do parque industrial de Minas. **Revista Mineira de Engenharia.** Belo Horizonte, nº 23/34, jan. fev. 1941.p.39-45.

OLIVEIRA, S. M. Queiroz de. **Planos urbanos do Rio de Janeiro: Plano Agache.** Rio de Janeiro: Centro de Arquitetura e Urbanismo, RJ, 2009.

**Orientação Econômica e Financeira.** Ano I. Porto Alegre, abril de 1943.p. 18. Núcleo de Estudos sobre industrialização e Movimento Operário. IFCH/UFRGS.

**Orientação Econômica e Financeira.** Ano I. Porto Alegre, abril de 1943. p. 18-21. Núcleo de Estudos sobre industrialização e Movimento Operário. IFCH/UFRGS.

PAIVA, E. P., **Expediente urbano de Porto Alegre.** Porto Alegre: Of. Gráf. Imprensa Oficial, 1943.

PAIVA, E. P. Algumas sugestões para o estudo do Plano Diretor de Porto Alegre. **Boletim Municipal,** Ano IX, nº27, jan. mar. 1947.

PAIVA, E. P. Os princípios diretores do urbanismo moderno. **Boletim Municipal,** nº13 Ano V, vol. VI, , jan.abr. 1943.

PAIVA, E. P., **Edvaldo Pereira Paiva: um urbanista.** Porto Alegre, UFRGS, IAB/RS, 1985.

PAIVA, E. P., FAYET. C., VERONESE, R., MARQUES, M.M. **Delta do Jacuí: Plano Piloto.** Porto Alegre: Prefeitura Municipal de Porto Alegre. 1957.

PAIVA, E. P., VERONESE, R., Hekman, M. **Cidade Industrial de Porto Alegre.** Plano de Urbanização. Porto Alegre: Governo do Estado do Rio Grande do Sul, 1961.



PAIVA, E.P.; RIBEIRO, D. Anteprojeto de planificação de Porto Alegre. **Boletim Municipal**, março - abril, 1951.p.27-31.

PEREIRA, J.M.D.; ARENDT, M. O desenvolvimento da indústria gaúcha no séc. XX. In: I Encontro de Economia Gaúcha, 2002, Porto Alegre. I Encontro de Economia Gaúcha, Porto Alegre: FEE, 2002. **Anais eletrônicos**. Disponível em: <[www.fee.gov.rs.br/sitefee/download/eeg/1/mesa\\_12\\_pereira\\_arendt.pdf](http://www.fee.gov.rs.br/sitefee/download/eeg/1/mesa_12_pereira_arendt.pdf)> Acesso em: 02.06.2012

PERRY, C. Neighborhood and Community Planning. **Regional Survey of New York and its Environs**. Volume VII, Monograph One, 21-140. New York: Arno Press, 1974. Disponível em: <<http://codesproject.asu.edu/node/11>> Acesso em: 05. 08.2011.p.34-43.

PESAVENTO, S.J. **Os industriais da República**. Porto Alegre: Instituto Estadual do Livro,1991.

PESAVENTO, S.J. **RS: a economia & o poder nos anos 30**. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1980.

PESTANA, C. **Problemas brasileiros**. Brasília: EBRASA, Editora de Brasília S.A.,1971.

PETERSEN, S. R. F.; LUCAS, M. E. **Antologia do movimento operário gaúcho 1870-1937**. Porto Alegre: Editora da Universidade, 1992.

PEZAT, P.R. O positivismo religioso no Brasil: apóstolos, confrades e simpatizantes. In: TRINDADE, H. (org.). **O Positivismo: teoria e prática: sesquicentenário da morte de Augusto Comte**. 3 ed. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2007. P. 271-312.

PIQUET, R. **Cidade-Empresa: presença na paisagem urbana brasileira**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 1998.

**Porto Alegre: biografia de uma cidade: monumento do passado, documento do presente, guia do futuro**. Porto Alegre: Tipografia do Centro, [1940?].

QUECINI, V. M. **Timóteo: o legado urbano de um projeto industrial**. São Paulo: FAUUSP, 2007. p. 149.Tese Doutorado.

QUECINI, V.M. Um projeto e seu destino; o plano de urbanização de Romeu Andrade Duffles Teixeira para a Acesita (Timóteo-MG). XI Seminário de História da Cidade e do urbanismo. **Anais**. Vitória, UFES, 2010. p. 3. CD ROM.

RAGO, L. M. **Do cabaré ao lar: a utopia da cidade disciplinar. Brasil 1890-1930**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1997.

RENNER, A.J. A casa popular e os males da centralização administrativa. **Boletim Renner**, Seleções 1945/48. São Leopoldo: A.J. Renner S.A. Indústria do Vestuário, 1948. p. 51-54.

RENNER, A.J. Ainda a casa popular. **Boletim Renner**, Seleções 1949/51. São Leopoldo:.., A.J. Renner S.A. Indústria do Vestuário, 1952. p. 122-123.

RENNER, A.J. Autonomia e Especialização. In: AXT. G. (org.) **A. J. Renner: perfil, discursos e artigos (1931-1952)**. Porto Alegre: Gráf. Ética impressora, 2003. p.248-249.

RENNER, A.J. Casa popular. In: AXT. G. (org.) **A. J. Renner: perfil, discursos e artigos (1931-1952)**. Porto Alegre: Gráf. Ética impressora, 2003. p.249-252.

RENNER, A.J. Centralização e Burocracia. **Boletim Renner**, Seleções 1945/48. São Leopoldo: A.J. Renner S.A. Indústria do Vestuário, 1948. p.80-81.

RENNER, A.J. Centralização-entreve máximo à produção e a circulação. AXT. G. (org.) **A. J. Renner: perfil, discursos e artigos (1931-1952)**. Porto Alegre: Gráf. Ética impressora, 2003. p.245-248.

RENNER, A.J. Terrenos para a casa popular. **Boletim Renner**, Seleções 1945/48. Porto Alegre: A.J. Renner S.A. Indústria do Vestuário, 1948. p.161-162.

RENNER, A.J., Fundação da Casa Popular e Companhia Materiais Pró Casa Popular. **Boletim Renner**, Seleções 1945/48. Porto Alegre: Oficinas Gráficas Rotermund & Co., , 1948. p. 154-157.

RIBEIRO, D. Et alli. Instituto dos Arquitetos do Brasil, Departamento do Rio Grande do Sul. **Observações relativas aos trabalhos apresentados pela Comissão Revisora do Plano Diretor**. Porto Alegre: Revista de Engenharia, nº18, setembro, 1949. p.61-63.

RIBEIRO, D. Núcleo industrial de Porto Alegre. **Habitat**, n. 64, p.60-61, jul. 1961.

RIBEIRO, J. O. S. Bairro residencial autônomo da Chácara dos Pires. **Revista Municipal do Rio de Janeiro**, 1943.

ROCHE, J. **A colonização alemã e o Rio Grande do Sul**. Porto Alegre: Editora Globo, 1969. vol.2

RODRIGUES, T. C. Transformações espaciais ocasionadas pela instalação de indústrias no Brasil: o caso da cidade industrial da Fábrica Nacional de Motores (FNM). In: XVI Encontro Nacional dos Geógrafos, 2010, Porto Alegre. **Anais eletrônicos**. Porto Alegre: AGB, 2010. Disponível em: <[www.agb.org.br/evento/download.php?idTrabalho=2560](http://www.agb.org.br/evento/download.php?idTrabalho=2560)>Acesso em: 05. Jun.2011. p. 1-11.

ROVATI, J. F. **La modernité estailleurs: "ordre et progrès"** dans l'urbanisme d'Edvaldo Pereira Paiva (1911-1981). Université de Paris VIII.Paris: 2001.Tese de Doutorado.

ROVATI, J.F. Quem debate o projeto urbano no Brasil? In: MACHADO, D.B.P. (org.). **Sobre urbanismo**. Rio de Janeiro: Viana & Mosley: Ed. PROURB, 2006.

SALGUEIRO, H. A. **Engenheiro Aarão Reis: o progresso como missão**. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro. Centro de Estudos Históricos e Culturais, 1997.

SANHUDO, A. V. **Porto Alegre: crônicas da minha cidade**. Porto Alegre: Editora Movimento/Instituto Estadual do Livro, 1975.

SEITENFUS, R.A.S. **O Brasil de Getúlio Vargas e a formação dos blocos: 1930-1942**. São Paulo: Ed. Nacional, INL, Fundação Nacional Pró-Memória, 1985.

SERT, J.L.;WIENER, P.L. La Cite des Moteurs. **L'Architecture d'Aujourd'hui**. Paris: nº 13/14, set. 1947. p. 98-120.

SILVA, J.L. da., PAIVA, E.P. **Um plano de urbanização**. Porto Alegre: Oficinas Gráficas da Livraria do Globo, 1943.

SIMÕES JÚNIOR, J. G. A contribuição germânica para a construção do urbanismo moderno (1870-1930) – referência para os primeiros projetos urbanos em São Paulo. **Anuário Martius Staden**, Instituto Martius Staden, nº58, 2011.p. 55-80.

SIMÕES JÚNIOR, J. G. A urbanística germânica (1870-1914):internacionalização de uma prática e referência para o urbanismo brasileiro. **Arquitextos**, Ano 09, jun. 2008. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/09.097/134>> Acesso em: 12. 12. 2011

SINGER, P.I. **Desenvolvimento econômico e evolução urbana**: análise da evolução econômica de São Paulo, Blumenau, Porto Alegre, Belo Horizonte e Recife. São Paulo: Ed. Nacional, 1977.

SOARES, M. P. **O Positivismo no Brasil**: 200 anos de Augusto Comte. Porto Alegre: Editora da Universidade/UFRGS, 1998.

SOUZA, C. F. De, ALMEIDA, M.S. Vila do IAPI, 1940. In: LEME, M. C.da Silva (org.). **Urbanismo no Brasil 1895-1965**. São Paulo: Studio Nobel; FAUUSP; FUPAM, 1999. p. 310-311.

SOUZA, C. F. de. **Plano geral de melhoramentos de Porto Alegre**: o plano que orientou a modernização da cidade. Porto Alegre: Armazém Digital, 2008.

SOUZA, C. F. de; ALMEIDA, M. S. Fronteiras intercambiáveis: o urbanismo que veio do Uruguai. In: GOMES, M. A. F. **Urbanismo na América do Sul**: circulação de ideias e constituição do campo, 1920-1960. Salvador: EDUFBA, 2009. p.175-202.

SOUZA, C. F. de; MULLER, D. M. **Porto Alegre e sua evolução urbana**. Porto Alegre: Ed. Universidade/UFRGS, 1997.

SOUZA, C. F. O urbanismo do início do século no âmbito das doutrinas e sua repercussão no Brasil – o caso da cidade-jardim: o discurso e a imagem [manuscrito]. 1996. p.1-17.

SOUZA, C. F. Um resgate de cidade jardim: a Vila do IAPI. In: III Seminário de História da Cidade e do Urbanismo, 1994, São Carlos. **Anais**. São Carlos: USP, 1994. CD-ROM.

SOUZA, C. F.; DAMASIO, C. P. Os primórdios do urbanismo moderno: Porto Alegre na administração Otávio Rocha. In: PANIZZI, W. M.; ROVATTI, J. F. **Estudos urbanos**: Porto Alegre e seu planejamento. Porto Alegre: Ed. Universidade/ UFRGS/ Prefeitura de Porto Alegre, 1993. p. 133-145.

STROHAECKER, T. M. **Atuação das Companhias de Loteamento em Porto Alegre no final do século XIX**. Porto Alegre: GEDAB/ Faculdade de Arquitetura/UFRGS, 1992.[manuscrito]

STROHAECKER, T. M. Atuação do público e do privado na estruturação do mercado de terras de Porto Alegre (1890-1950) **Scripta Nova**. Revista Eletrônica de Geografia y Ciencias Sociales. Barcelona: Universidad de Barcelona, Vol. 9, n. 194,2005. Disponível em: <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-194-13.htm>> Acesso em: 09/06/2007.

STROHAECKER, T. M., SOUZA, C. F. (colaboradora). **Navegantes**: evoluções e tendências de um bairro de Porto Alegre. Porto Alegre: UFRGS, Faculdade de Arquitetura, GEDURB, 1991. Relatório de Pesquisa.

THIAGO, R. S. As múltiplas histórias da Ilha e arredores. In: REIS, M. J. (org.) SANTOS, S. C. dos.; NACKE, A., **São Francisco do Sul**: muito além da viagem de Gonneville. Florianópolis: Ed. da UFSC, 2004.

TOLEDO, B. L. de. **Prestes Maia e as origens do urbanismo moderno em São Paulo**. São Paulo: Empresa das Artes, 1996.

TRINDADE, H. (org.). **O Positivismo**: teoria e prática. Porto Alegre: editora da UFRGS, 2007. p. 271-312

USIMINAS aval do BNDE. **Observador Econômico**, Rio de Janeiro: n. 288, ano 25, p. 15, fev. 1960.

WEIMER, G. A capital do positivismo. In: PANIZZI, W. e ROVATI, J.(orgs) **Estudos urbanos: Porto Alegre e seu planejamento**. Porto Alegre: Editora da Universidade/UFRGS, Prefeitura Municipal de Porto Alegre, 1993. p. 119-132.

WEIMER, G. **Arquitetura popular brasileira**. São Paulo: Martins Fontes, 2005.

WEIMER, G. **Origem e evolução das cidades rio-grandenses**. Porto Alegre: Livraria do Arquiteto, 2004.

WEIMER, G. **Arquitetos e construtores no Rio Grande do Sul. 1892-1945**. Santa Maria: Ed. UFSM, 2004.

WOLFF, S. F. S. **Jardim América**: o primeiro bairro-jardim de São Paulo e sua arquitetura. São Paulo: Editora da USP, 2001.

XAVIER, A.; MIZOGUCHI, I. **Arquitetura Moderna em Porto Alegre**. São Paulo: Pini, 1987.

## Fontes Primárias

### 1. Fundo Benno Mentz - DELFOS, PUCRS (Porto Alegre)

#### 1.1. Documentos manuscritos

RENNER, A.J. A indústria Rio-Grandense, seus problemas e seu futuro. Discurso proferido quando convidado pela Associação Brasileira de Química em 09. 07. 1957 [manuscrito].

Atas da Firma Mentz S.A. 9 vol. 1928 a 1950.

Correspondência do Sr. Intendente Otávio Rocha enviada ao Sr. Frederico Mentz de 24 de outubro de 1924. [manuscrito]

FARIA, L. A. U. de. **Projecto de um plano de urbanização para um bairro industrial e operário na Várzea do Gravathay**. Porto Alegre. [manuscrito] p. 02.

Relatório apresentado ao Presidente da Associação Comercial de Porto Alegre pela Comissão nomeada pela Diretoria da Associação em ofício nº3509 de 10 de agosto de 1928 [manuscrito].

Resumo Histórico e Dados Técnicos do Conjunto Residencial do Passo d'Areia. Porto Alegre: 1952 p.37 [manuscrito].

## 1.2. Artigos de Jornais

MIRANDA NETTO, A.G. "A cidade precisa"...**Correio do Povo**, 04 de maio de 1930. p. 4.

A visitadíssima Exposição de urbanismo. **Diário de Notícias**. Porto Alegre, 01 dez 1936. p.4.

Analysemos amanhã. **A Notícia**, Porto Alegre, 25 out. 1917.p.1

Um arrabalde desta Capital privilegiado pela natureza. **Correio do Povo**, Porto Alegre, 03 de nov.1936. p. 3.

GODOY, A. de. O vasto programma de obras para Porto Alegre. **O Jornal**. Rio de Janeiro, 24 jan. 1937.

O calçamento da cidade. **Diário de Notícias**. Porto Alegre, 28 set. 1930. p. 3.

O êxito da exposição de urbanismo de Porto Alegre no Rio de Janeiro. Conferência do engenheiro Ubatuba de Faria no Instituto de Belas Artes. **Correio do Povo**. Porto Alegre, 02 fev. de 1937. p. 3.

O urbanismo na administração do Major Alberto Bins, **A Federação**. Porto Alegre, 03 fev. 1937, p. 4

Os estudos de urbanismo. **Diário de Notícias**. Porto Alegre, 03 fev. 1937, p. 6.

Os estudos de urbanismo. Um ofício do prefeito Alberto Bins. **Diário de Notícias**. Porto Alegre, 03 fev. 1937. p. 6.

PINTO, I. A Escola de Engenharia. **A Federação**. Porto Alegre, 11 fev. 1911. p.1.

Comissão de técnicos para elaborar o Plano Diretor de Porto Alegre, **Correio do Povo**, 02 dez. 1948, p.16.

O plano diretor da cidade e o 2º Congresso Brasileiro de Arquitetos, **Correio do Povo**, 05 dez. 1948. s/p

O 2º Congresso de arquitetos e o plano Diretor da Cidade. **Correio do Povo**, 06 dez.1948.

### **1.3 Plantas**

Anteprojeto de prolongamento da cidade de Porto Alegre: margem esquerda do Gravataí.

Estudo para o aproveitamento de uma área em Navegantes. Propriedade de F. Mentz S.A. esc. 1:5000.

Levantamento Tacheométrico Cálculo Analítico de 1934. Autor: Eng. Tito Marques Fernandes e Hélio Marques Fernandes esc. 1:5000.1934.

Planta da Fazenda dos Antheros adquirida por F. Mentz S.A., 1927.

Planta pertencente a Frederico Mentz S.A: Projeto de Urbanização para Benópolis em Porto Alegre. s/d. esc. 1:5000.

Projeto de urbanização de uma área de terra de propriedade de F. Mentz S.A. protegida pelas obras do DNOS. 1950. Esc. 1:5000.

Vila Passo das Pedras.

### **1.4 Fotografias**

Família Trein, Mentz, Marquardt e Renner. s/d.

Imagem de parte da propriedade da Várzea do Gravataí. s/d.

Washington Luís, Borges Medeiros e Benno Mentz em visita às instalações da empresa Mentz. s/d.

### **1.5 Catálogos**

Catálogo do Centenário Farroupilha e a Exposição Comemorativa 20 setembro de 1935 - p.1-25.

Catálogo fotográfico Indústrias Renner. s/d.

## **2. Arquivo Municipal Moyses Vellinho – Porto Alegre**

### **2.1. Legislação**

PORTO ALEGRE. Anais do Conselho Municipal de Porto Alegre, 1928.

PORTO ALEGRE. Leis, decretos para execução do orçamento de 1938. Administração José Loureiro da Silva. **Leis, Decretos, Actos e Resoluções**. 1936-1938.

PORTO ALEGRE. Lei nº180 de 19 de dezembro de 1927. In: **Leis, decretos, atos e resoluções**. Out. de 1927 a Fev. 1928. A Federação, 1928. p.53-60.

PORTO ALEGRE. Decreto nº108 de 10 de setembro de 1927. In: **Leis, decretos, atos e resoluções**. Mar. a Set. 1927. A Federação 1927.p. 91-99.

PORTO ALEGRE. Lei nº1233 de 6 de janeiro de 1954. In: **Leis, decretos e atos**. Jan. a Mar.1954. Gráfica Santa Terezinha LTDA., 1954. p.4-8.

PORTO ALEGRE. Lei nº770 de 13 de dez. De 1951. In: **Leis, decretos e atos**. Nov. Dez. 1951. Prefeitura Municipal de Porto Alegre, Gráfica Santa Terezinha LTDA.,1952.p. 61-62.

## 2.2. Relatórios

PORTO ALEGRE. Relatório apresentado ao Conselho Municipal pelo Intendente de Porto Alegre em 1930. Porto Alegre: **A Federação**, 1930.

## 3. Prefeitura Municipal de Porto Alegre

### 3.1 Documentos relativos aos servidores: Centro de Direitos e Registros – CEDRE/ Secretaria de Administração - SMA

Ficha Funcional do servidor Fernando Mendes Ribeiro, cf. processo 001.014380.11.0.

Ficha Funcional do servidor Luiz Arthur Ubatuba de Faria, cf. processo 001.0053739.11.6.

### 3.2. Unidade de Registro e Processamento II – Secretaria Municipal de Obras e Viação - SMOV

Processos de loteamentos e parcelamentos aprovados pela Prefeitura Municipal de Porto Alegre entre 01/01/1935 e 12/12/1961

## 4. Câmara Municipal - Porto Alegre

DIB, João. Exposição de Motivos, 4 nov. 1976. Proc. N01017/76, PLL, n. 70/76.

## 5. Governo do Estado do Rio Grande do Sul

RIO GRANDE DO SUL. **Roteiro do programa do Engenheiro Leonel Brizola**. Gabinete de Administração e Planejamento. Porto Alegre: Imprensa Oficial, 1962.

RIO GRANDE DO SUL. **Mensagem à Assembléia Legislativa**. Governador Leonel Brizola. Porto Alegre, 1961.

### 5.1 Departamento Estadual de Portos, Rios e Canais – DEPREC

Cedida área para a Refinaria da Petrobrás. **Jornal do Comércio**, 03 jul.1961.s/p.

Vantagens e desvantagens da localização da refinaria de petróleo em Porto Alegre. **Correio do Povo**, 11 jun. 1961. p.16.

### 6. Museu de Comunicação Social Hipólito José da Costa – Porto Alegre

Álbum da Exposição Farroupilha 1835-1935.

### 7. Fontes digitais

BRASIL. Senado Federal. Decreto nº 16.103 de 18 de julho de 1923. Disponível em: Senado Federal.

<<http://www6.senado.gov.br/legislacao/ListaTextoIntegral.action?id=31490&norma=47114>>.

Acesso em: 25/07/2011.

BRASIL. Câmara dos Deputados. Lei nº 367 de 31 de dezembro de 1936. Disponível em: Câmara dos Deputados.<<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1930-1939/lei-367-31-dezembro-1936-555119-publicacaooriginal-74230-pl.html>> Acesso em: 21.04.2011.

BRASIL. Câmara dos Deputados. Decreto nº 8.699 de 16 de janeiro de 1946. Disponível em: <<http://www2.camara.gov.br/legin/fed/decllei/1940-1949/decreto-lei-8699-16-janeiro-1946-416682-publicacaooriginal-36225-pe.html>> Acesso em: 05.06.2012.

SANTA CATARINA. Lei nº 744 de 17 de agosto de 1961. Disponível em: Assembléia Legislativa. <[carapicu.alesc.sc.gov.br/.../1961/744\\_1961\\_Lei\\_promulgada.doc](http://carapicu.alesc.sc.gov.br/.../1961/744_1961_Lei_promulgada.doc)> Acesso em: 11.09.2011

**Zero Hora**, 14 mar. 2010. Obituário, p.29. Disponível em: <<http://www.oexplorador.com.br/site/ver.php?codigo=14576>> Acesso em: 02.07.2012.

### 8. Entrevistas

Entrevista com o Arquiteto Marcos Hekman em 30. 08. 2010.



## **Fontes Publicadas**

Cartografia Virtual Histórica – Urbana de Porto Alegre. **Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Sul**. IHGRS, Porto Alegre: Prefeitura Municipal/FUMPROARTE, 2005. CDROM.

BRASIL. Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Anuário Estatístico do Brasil 1996**. CD ROM.

## ANEXOS

## ENTREVISTA COM O ARQ. MARCOS HEKMAN A RESPEITO DO GRUPO DE TRABALHO E PROJETO DA “CIDADE INDUSTRIAL DE PORTO ALEGRE”.

Realizada em: 30.08. 2010

### 1. No projeto objeto de concurso em 1957 do “Delta do Jacuí”, o Sr. teve alguma participação?

Não. Quem participou foi o Moacir (Moojen Marques) que, se não me engano, já era funcionário da Prefeitura.

### 2. Histórico do projeto “Cidade Industrial de Porto Alegre”.

Eu me lembro que o Paiva em 1959 falou para nós do GAP (Gabinete de Administração e Planejamento) sobre a encomenda do projeto pelo governo . Havia o que poderia se chamar de seção física e a seção econômica do governo.

A seção física ou de projetos físicos a ser implementados era de responsabilidade do Eng. Nilton Reis, que depois foi substituído pelo Augusto Castro (ex. Diretor do DAER). O Gov.Brizola chamou o Paiva e o Reis e comentou sobre a Cidade de Contagem (MG) que foi projetada para ser uma cidade industrial para Minas Gerais.

No contexto da proposta de governo da “escolarização e industrialização”, Brizola pretendia a construção de escolas e um projeto de industrialização para o estado – proposta da Cidade Industrial.

O Paiva então nos chamou e disse que precisávamos elaborar um projeto para uma cidade industrial de Porto Alegre.

O modelo para nós foram as New Towns inglesas. Ele descobriu o livro do Frederick Gibberd - *Town design* (1954). Nesse livro, se aprendeu os princípios do desenho urbano que na época nem se chamava assim. Essas New Towns foram um modelo para nós e para o Paiva principalmente. O autor participou do grupo que projetou a cidade de Harlow New Town. Este era um dos parâmetros principais de composição para o projeto. E, em minha opinião, não se fez nada melhor, nesses 50 anos por incrível que pareça. Um modelo que tinha origem nas ideias de Ebenezer Howard. Ele segue aqueles princípios: a escola como centro das nucleações. As unidades vicinais. No desenho tinha a ver com as análises do Camillo Sitte, como porque os edifícios tem essa posição no espaço, a fluidez, a orientação visual que

não precisa ser escrita, mas vista. Onde tu aprendes a caminhar no espaço urbano. O espaço urbano te ensina e tu fazes a leitura dele.

Como disse não se falava em desenho urbano se falava em projeto urbano que para nós tinha um sentido físico que não é o sentido do planejamento como se tem hoje. Claro que se sabia que se tinha que elaborar a pesquisa, a análise dos dados, mas para nós isso significava transformar isso em espaços físicos, e usar a arquitetura como elemento de organização dos espaços físicos.

A idéia de unidade de vizinhança era parte fundamental deste trabalho.

Eu assumi mais o desenvolvimento do projeto. O Paiva e o Roberto Veronese fizeram as descrições principais do plano e comentaram as referências.

As cidades satélites brasileiras iriam se desenvolver como as inglesas.

A reurbanização e descentrelização de Londres foram a grande novidade no período. No caso Europeu a mão de obra deveria ficar próximo ao trabalho.

**3. O Sr. tem alguma lembrança sobre comentários do empresariado ou mesmo debates com relação ao projeto?**

Não me recordo de nenhuma manifestação do empresariado. Ele (Brizola) conclamou alguns industriais para a apresentação do projeto e também falava em um programa semanal de rádio.

Naquela época não se pensava em estímulos fiscais ou parcerias público-privada para execução do projeto. Era um projeto na escala territorial, mas não se pensava em um investimento conjunto.

**4. Quais foram a seu ver os problemas enfrentados para a realização desse projeto?**

Foi feita uma prancha grande, pintada a guache, esposta muito tempo no Palácio. Deveria haver grandes desapropriações...

A troca de governo liquidou com a idéia. A oposição não pretendia desenvolver o projeto. O Meneguetti sucedeu o Brizola e depois houve o golpe. Quando estava terminando o governo ele (Brizola) se candidatou a deputado pelo Rio de Janeiro. Eu montei a exposição do seu governo lá no Rio. As eleições foram em 62 na época da campanha eleitoral.

Entre 60 e 61, eu fui a Rio Grande para o projeto da Vila do Cedro, que congregava os desempregados dos abatedouros (Armour e Swift). Nas entresafas os empregados iam para a Vila que tinha grandes dimensões. O Brizola tinha idéia

de financiar com o BID. O projeto não teve resposta do financiamento e não teve sucesso. Era um projeto social que não obteve sucesso.

**5. Qual foi sua participação nos capítulos sobre a “Política de Industrialização” e no “Projeto de Lei” que faziam parte do projeto?**

O Paiva fazia tudo. Nos capítulos de política de industrialização e no projeto de lei era ele que falava. Eu não participava disso.

Meu trabalho mais era a caneta. Era o projeto.

**Outros comentários:**

Meu contato com Brizola era pouco, tinha mais contato com o Augusto e com o Nilton. Fui aluno do Paiva e tinha contato diário com ele. Em 1958, convocou alguns profissionais, o Celso Freitas, o Nadruz, o Cunha, o Moacir, a Sueli Franco Neto, o Leo Ferreira, e eu para fazermos o Curso de Urbanismo.(1959-60). Era o único curso de pós-graduação desse tipo no Brasil. A nossa carga horária era maior que a do PROPUR.

O Veronese se formou em 49. Da turma, ele era o mais talentoso. Ele ficou mais na arquitetura. Eu fui assistente do Veronese, eu e o Moacir no Curso de Urbanismo.

Entrei no estado em 1959.

Este projeto começou em 1959. Foi um dos primeiros projetos que nós trabalhamos juntos.