

# SEGUIR AS ÁGUAS PELAS BORDAS, ABRIR UM CAMINHO NOVO: AS TRANSFORMAÇÕES URBANAS E AS MUDANÇAS NA PAISAGEM DA RUA VOLUNTÁRIOS DA PÁTRIA EM PORTO ALEGRE A PARTIR DO SÉCULO XIX

FOLLOW THE WATERS BY THE EDGES, OPEN A NEW PATH:  
URBAN TRANSFORMATIONS AND CHANGES IN THE  
LANDSCAPE OF STREET VOLUNTÁRIOS DA PÁTRIA IN  
PORTO ALEGRE FROM THE 19TH CENTURY

Recebido em: 15 de setembro de 2021

Aprovado em: 28 de novembro de 2021

Sistema de Avaliação: Double Blind Review

RCO | a. 14 | v. 1 | p. 46-66 | jan./jun. 2022

DOI: <https://doi.org/10.25112/rco.v1.2900>

**Camila Braz da Silva** [caamilabraaz@gmail.com](mailto:caamilabraaz@gmail.com)

Mestra pelo Programa de Pós-Graduação em Antropologia Social da Universidade Federal do Rio Grande do Sul (Porto Alegre/Brasil), Doutoranda na Universidade Federal do Rio Grande do Sul (Porto Alegre/ Brasil).

## RESUMO

O intuito deste artigo, sob a perspectiva da etnografia da duração (ECKERT; ROCHA, 2013), é construir uma genealogia do processo de revitalização que acomete o 4º distrito da cidade de Porto Alegre/RS. Os processos de urbanização e reurbanização da rua Voluntários da Pátria (Porto Alegre/RS) e da região do 4º distrito mudaram a interação com seu ambiente, entretanto, é possível notar uma sistematicidade que incide sobre esse território, principalmente se tratando de grandes projetos de reconversão urbana. Os debates de revitalização da região ganharam força novamente nos últimos anos, mas é necessário pensar nesses processos ao longo do tempo e observar como as transformações urbanas dessa região têm origem anterior ao momento presente. Para isso, como antropóloga da/na cidade, utilizo as narrativas de meus interlocutores, de viajantes de outros tempos, de pesquisadoras e pesquisadores de tempos não tão outros assim e das fotografias e iconografias que ocupam acervos e imaginações.

**Palavras-chave:** Memória ambiental. Etnografia da duração. Revitalização. Águas urbanas. Transformações urbanas. Memória do trabalho.

## ABSTRACT

The purpose of this article, from the perspective of the ethnography of duration (ECKERT; ROCHA, 2013), is to build a genealogy of the revitalization process that affects the 4th district of the city of Porto Alegre/RS. The processes of urbanization and re-urbanization of Rua Voluntários da Pátria (Porto Alegre/RS) and the region of the 4th district changed the interaction with its environment, however, it is possible to notice a systematicity that affects this territory, especially when it comes to large projects of urban reconversion. Debates on the revitalization of the region have gained strength again in recent years, but it is necessary to think about these processes over time and observe how the urban transformations in this region originate before the present moment. For this, as an anthropologist of/in the city, I use the narratives of my interlocutors, travelers from other times, researchers from times not so different, and the photographs and iconographies that occupy collections and imaginations.

**Keywords:** Environmental memory. Ethnography of duration. revitalization. Urban waters. Urban transformations. Work memory.

## 1 INTRODUÇÃO

Este artigo, sob a ótica da etnografia da duração (ECKERT; ROCHA, 2013), apresenta um fragmento de minha dissertação<sup>1</sup> sobre as transformações urbanas da rua Voluntários da Pátria (Porto Alegre/RS), a partir de fotografias de acervos pessoais e institucionais e de narrativas de interlocutores. Por meio da perspectiva da memória ambiental (DEVOS, 2007), traço um panorama entre as mudanças na paisagem nos processos de remodelação da malha urbana, principalmente na região do 4º Distrito da cidade, conhecido como Distrito Industrial a partir do século XIX. Ao reconstruir essa região através de narrativas imagéticas, pude experienciar densamente as continuidades e descontinuidades no tempo sobre um território marcado pelo trabalho e pelas águas que o cercam.

O intuito do texto é construir uma genealogia do processo de revitalização em que atualmente a região se encontra. Os processos de urbanização e reurbanização do 4º distrito ao longo do tempo mudaram consideravelmente a interação com seu ambiente, entretanto, é possível notar uma sistematicidade que acomete esse território, principalmente se tratando de grandes projetos de reconversão urbana. Os debates de revitalização da região ganharam força nos últimos anos, mas é necessário pensar nesses processos e observar as transformações urbanas da região tendo origem anterior ao momento presente.

No primeiro tópico do texto, localizo a cidade de Porto Alegre e sua relação com a rua Voluntários da Pátria e o 4º Distrito ao longo do tempo. Esse processo é importante para percebermos como os projetos de e para a cidade mobilizam disputas e discursos sobre a história de um lugar. No segundo tópico, menciono algumas dessas transformações urbanas a partir da relação com as águas do Guaíba, e como essas águas compõem o mito fundacional de uma cidade urbano industrial metropolitana, sob perspectiva de uma região voltada para o trabalho. E no terceiro tópico, ensaio algumas conclusões com o aporte da memória ambiental (DEVOS, 2007, 2008, 2009; DEVOS; SOARES; ROCHA, 2010), para entender o processo de continuidade e descontinuidade do tempo na reestruturação da malha urbana do 4º Distrito. A experiência cidadina das pessoas que vivem esses lugares e a complexidade interespecífica de seu ambiente nos dão a possibilidade de refletir sobre os impactos das transformações urbanas, em seus diferentes arranjos possíveis, através de uma idéia de revitalização e desenvolvimento que a colonialidade do poder (QUIJANO, 2005) incide sobre planejamento urbano na formação das cidades

---

<sup>1</sup> Intitulada *A retomada das águas: uma etnografia das paisagens, itinerários urbanos e do mundo do trabalho na rua Voluntários da Pátria/ Porto Alegre- RS* defendida em junho de 2021 pelo Programa de Pós Graduação em Antropologia Social da Universidade Federal do Rio Grande do Sul.

latino americanas, principalmente na configuração de suas paisagens (NUNES; FIGUEIREDO; ROCHA, 2019), que ora estão fadadas à desqualificação do território ora a sua requalificação.

## **2 METODOLOGIA**

Apoiada pela etnografia da duração (ECKERT; ROCHA, 2013) como antropóloga da/na cidade, para fazer essa pesquisa utilizei entrevistas não-diretivas (THIOLLENT, 1981) para os estudos de itinerários urbanos a partir das narrativas biográficas de meus interlocutores<sup>2</sup>. Essas narrativas recontam e remontam algumas de suas experiências sobre a rua Voluntários da Pátria, a região do 4º distrito associado às transformações urbanas. Elas versam sobre as formas de sociabilidade, as trajetórias sociais e os ritmos temporais produzindo novas histórias sobre a cidade moderna em seus territórios (Ibid.). Esse processo intersubjetivo de compreensão, entendimento e acomodação dos eventos na urbe tensiona o “fato histórico” ou o “fato natural” e produz outras formas de se pensar as transformações urbanas em relação à transfiguração de ecossistemas (ROCHA; CERVO; BRAZ, 2020).

Minha pesquisa também se estende à revisão bibliográfica de trabalhos de mestrado e doutorado do acervo do Banco de Imagens e Efeitos Visuais (BIEV/PPGAS/UFRGS), de pesquisadoras e pesquisadores que se dedicaram às questões relacionadas à memória, à cidade e ao ambiente, principalmente no que se refere às águas urbanas, aos quais me filio dentro dessa comunidade interpretativa. E a pesquisa em acervos de fotografias e iconografias, tanto pessoais quanto institucionais<sup>3</sup>.

O exercício de trabalhar com narrativas de interlocutores, de viajantes de outros tempos, de pesquisadoras e pesquisadores de tempos não tão outros assim, e das fotografias e iconografias que ocupam acervos e imaginações, sob a ótica da dialética da duração bachelardiana (1998), possibilitou a construção de uma superposição temporal ordenada de durações relativas e descontínuas (ECKERT; ROCHA, 2013) que habitam os tempos pensados e vividos pelos cidadãos, construindo uma memória coletiva (HALBWACHS, 2004) para além dos “fatos históricos” ou “naturais”, mas sim a partir do lugar

---

<sup>2</sup> Neste artigo trouxe algumas narrativas de Guido Jacó Hilgert (1940 - 2019) e Everton da Silva Bueno, de 79 anos. Guido foi dono do Hotel Rodoviária por cerca de 40 anos, localizado na rua Voluntários da Pátria. E Everton, servidor público aposentado, circulava desde criança pela região com seu avô, que trabalhava no Cais do Porto, acompanhando muitos processos de modificação da região do 4º Distrito com o passar do tempo.

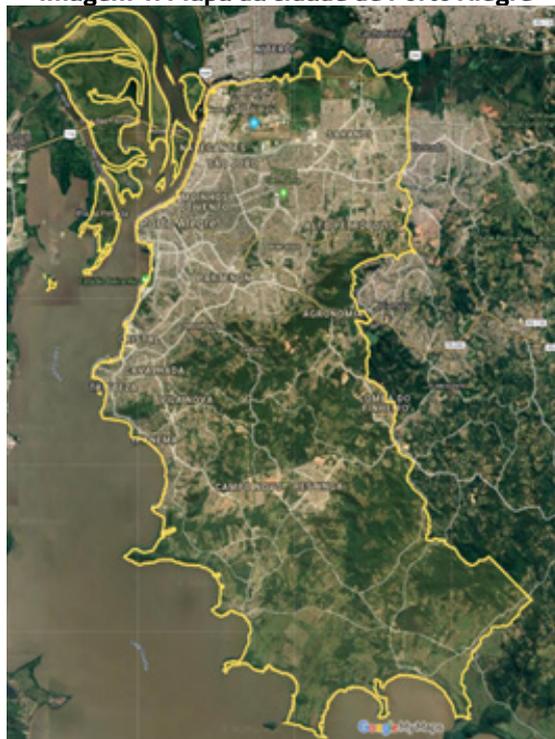
<sup>3</sup> Entre os acervos mencionados estão a Fototeca Sioma Breitman do Museu Joaquim Felizardo; Acervo Benno Mentz do Espaço de Documentação e Memória Cultural (DELFO - PUCRS); Acervo do Banco de Imagens e Efeitos Visuais (Biev/PPGAS/UFRGS) e o acervo pessoal de fotografias de Guido Jacó Hilgert (1940 - 2019).

praticado (CERTEAU, 1994) nas dinâmicas do espaço, com seus conflitos e disputas que alteram sistematicamente o ambiente.

No que diz respeito ao levantamento de uma memória ambiental (DEVOS; SOARES; ROCHA, 2010; NUNES; FIGUEIREDO; ROCHA, 2019; DEVOS, 2009, 2008), a utilização da etnografia da duração (ECKERT; ROCHA, 2013a) é essencial para o entendimento desse processo, no qual a duração se conforma quando existe um sentido efetivo dos fenômenos socioambientais na trajetória dos grupos sociais.

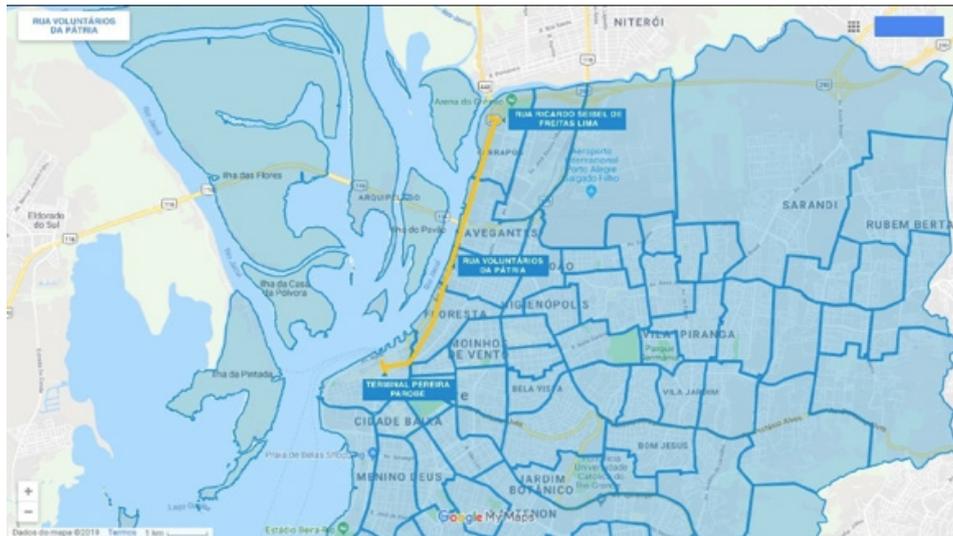
### **3 DE "CAMINHO NOVO" À RUA VOLUNTÁRIOS DA PÁTRIA: O DESENVOLVIMENTO INDUSTRIAL BEIRA D'ÁGUA DO 4º DISTRITO**

Imagem 1: Mapa da cidade de Porto Alegre



Fonte: Google Mapas - Delimitação feita pelo Oberva POA.  
Fundo de origem: Acervo dissertação Camila Braz da Silva, 2021.

**Imagem 2 - Mapa com delimitação da Rua Voluntários da Pátria.**



**Fonte: Google Maps, 2019.**

**Fundo de Origem: Acervo dissertação Camila Braz da Silva, 2021**

Capital do Rio Grande do Sul, a cidade de Porto Alegre tem uma relação de longa data com o lago Guaíba e com a rua Voluntários da Pátria, principalmente quando se trata do desenvolvimento da metrópole associada ao distrito industrial, a partir do século XIX. A cidade desde seus primórdios teve pela via fluvial seu meio básico de operação (MATTAR, 2010) e a rua Voluntários da Pátria por sua proximidade com o lago - elemento dominante em sua paisagem - criou “estreitos vínculos que ficaram expressos de maneira peculiar nas vivências e nas funções que ali se desenvolveram, como as relativas ao comércio atacadista, depósitos e indústrias” (Ibid., p. 38).

Localizada nas regiões territoriais<sup>4</sup> Centro e Zona Norte, a rua Voluntários da Pátria atravessa cinco bairros diferentes da cidade, sendo eles: Centro Histórico, Floresta, São Geraldo, Navegantes e Farrapos.

<sup>4</sup> Segundo o Observatório da Cidade de Porto Alegre (ObservaPOA) “ as regiões territoriais foram decretadas para viabilizar informações de infraestrutura e saneamento básico oriundas da Secretaria Municipal de Obras e Viação (SMOV), Secretaria Municipal de Meio Ambiente (SMAM), Departamento de Esgotos Pluviais (DEP), Departamento Municipal de Água e Esgotos (DMAE) e Departamento Municipal de Limpeza Urbana (DMLU) para facilitar aspectos transversais de dados nesta área e contribuir para identificar ações emergências em que o CEIC (Centro Integrado de Comando) necessite atuar. Bem como para tecer a malha de equipamentos e serviços disponíveis para Porto Alegre e obter fonte para planejamento de novas implementações e expansões que o crescimento da cidade exija ao longo do tempo”. Disponível em: <http://www2.portoalegre.rs.gov.br/observatorio/>. Acesso em: 15 janeiro de 2021.

Com mais de cinco quilômetros de extensão, tem seu início na rua Marechal Floriano Peixoto, ao lado do Mercado Público e termina na rua Ricardo Seibel de Freitas Lima - próximo do estádio Arena do Grêmio.

A abertura da via começou em 1806 pelo governador Paulo José da Silva Gama, dando acesso à Vila de Porto Alegre para as quintas, nas quais haviam chácaras e casas de veraneio margeando o Guaíba. Ela foi ampliada em direção à várzea do rio Gravataí por quase quatro quilômetros a partir da sucessão de Dom Diogo Souza, primeiro capitão-general da capitania de São Pedro do Rio Grande do Sul. Dom Diego construiu ainda uma casa de campo com um famoso portão, perto da extremidade do percurso (PESAVENTO, 1991, p. 431).

Nas narrativas de Auguste Saint-Hilaire (1987), ao chegar pela grande estrada de Porto Alegre era possível ver sobre os terrenos planos os arrabaldes cheios de casas de campo, além de plantações de mandioca e de cana-de-açúcar em um caminho recém aberto. A paisagem exuberante que retrata o viajante recebeu inicialmente o nome de Caminho Novo, no qual se tinham inúmeras preocupações com o paisagismo e com o prazer que aquele percurso poderia proporcionar. O governador, mostrando seus serviços ao rei, em determinado requerimento informava a abertura da estrada, que ao mesmo tempo facilitava a comunicação com a Vila para as quintas situadas na margem do lago e era um "passeio cômodo e agradável para os moradores, pela sua situação, largura e sombra que lhe faziam as árvores plantadas de um e outro lado" (PESAVENTO, 1991, p. 431).

**Imagem 4 - Iconografia Caminho Novo c. 1827. Autoria: Jean Baptiste Debret 1768-1848.**



**Fonte: Fundação Castro Maia. Fundo de Origem: Acervo Biev.**

O destino comercial e industrial da rua estava, no entanto, marcado desde a instalação do estaleiro Joaquim José de Azevedo junto ao lago nas proximidades da praça Rui Barbosa (Ibid), que obteve uma concessão da corte, o que se contrapunha à ambiência de "cartão postal" esperada pela própria Câmara Municipal e pelo movimento popular para salvar o Caminho Novo (FRANCO, 2006) e manter domínio público. Esse muito provavelmente é um fato decisivo para o início da mudança na dinâmica da rua, pois

encorajou outros proprietários de terrenos à beira do Guaíba a investirem em construções. Vários desses terrenos, por serem na beira da água eram propriedade da Marinha, e portanto respondiam diretamente ao Governo Imperial, provocando entre o município e os herdeiros das terras uma disputa pela posse.

A parte restante da margem do lago, a partir da rua Barros Cassal, só foi concedida legalmente a partir de 1869 pelo governo central aos proprietários dos terrenos. Em 1875 a municipalidade obteria para logradouro público, “os terrenos situados entre a chácara do finado José Inácio Teixeira Júnior e a chácara da Dona Teodora (Portaria n. 2445, de 19/10/1875, do Presidente Azevedo Castro), na extremidade da artéria, onde veio a ser implementada a Praça de Navegantes” (Pesavento, 1991, p. 432). Nessa zona, considerada mais rural, surgiram os arrabaldes, concentrações habitacionais pequenas que configuram um limite nas adjacências da cidade (MATTAR, 2010).

O desenvolvimento da rua, antes disso, foi freado drasticamente nos anos da Revolução Farroupilha, entre 1835 e 1840, devido ao prolongado sítio pelos rebeldes, pois havia um “valo que protegia a cidade com baluartes artilhados que cortava a Caminho Novo na altura da atual rua Pinto Bandeira, ali existindo um dos portões, com ponte levadiça, que controlavam o acesso à praça” (PESAVENTO, 1991, p. 431). As muralhas, no período colonial, se estendiam de um lado a outro da península, configurando uma cidade intra-muros. Com o período Imperial e durante a Revolução Farroupilha, a cidade seguiu contida em seu desenvolvimento, mas com grande adensamento populacional na região central. Em 1845 a Caminho Novo ficava praticamente extra muros (MATTAR, 2001).

A cidade de Porto Alegre desde sua formação foi um escoadouro natural da produção do estado (MATTAR, 2010) em decorrência da relação com as águas do Guaíba e a consequentes facilidades com os transportes fluvial, ferroviário e viário. Entretanto, até a segunda metade do século XIX esse processo foi bastante lento, tendo em vista a importância que cidades como Pelotas e Rio Grande tiveram para o estado, já que foram responsáveis pela produção e industrialização do charque. A partir de 1820, a dinâmica começa a mudar substancialmente com o reinício do fluxo migratório e a chegada de alemães em 1824<sup>5</sup> (Ibid). A importância da cidade do ponto de vista econômico “cresceu proporcionalmente ao desenvolvimento da produção das regiões coloniais alemã e italiana, com as quais se estabeleceu um forte fluxo de comercialização” (FORTES, 2001, p. 49), funcionando como um entreposto entre as áreas coloniais (no interior do estado), nas quais os imigrantes dedicavam-se à agricultura e enviavam suas mercadorias para a capital pela via fluvial.

<sup>5</sup> “...seguindo com italianos a partir de 1850 e incorporando significativos porém menores contingentes de poloneses e outros imigrantes do leste europeu a partir da década de 1890” (Fortes, 2001, p. 111).

Foi nessa época que a Caminho Novo tornou-se a base do desenvolvimento comercial da cidade, constituindo-se como um importante lócus das trocas coloniais e como eixo estruturante da região (PESAVENTO, 1991). Em junho de 1870, a antiga Caminho Novo é batizada oficialmente como rua Voluntários da Pátria. No mesmo ano, a Câmara providenciou calçamento até a rua do Rosário, pois eram constantes as reclamações contra “os grandes pantanais e atoleiros” formados em período de chuvas, devido à intensa utilização pelas carretas que se dirigiam ao Mercado Público (PESAVENTO, *Ibid.*, p. 432).

Com a implementação da ferrovia para São Leopoldo, nos anos de 1874, foi instalada a primeira estação ferroviária da cidade (FRANCO, 2006), que funcionou até 1910, mesmo ano em que a estação Castelinho, conhecida assim por sua torre, foi inaugurada. A estação férrea se localizava nas esquinas das ruas Voluntários da Pátria e Conceição, tendo o prédio permanecido ali até 1970, quando a estação foi desativada e demolida para a construção do Viaduto da Conceição. Outra importante estação inaugurada, aproximadamente em 1886, foi a de Navegantes (*Ibid.*), que se localizava no final da rua Voluntários da Pátria, próxima à igreja Nossa Senhora dos Navegantes. A linha férrea se desenvolvia por toda a extensão da rua Voluntários da Pátria (PESAVENTO, 1991).

O cenário da Voluntários incluía duas estações de trem - conectando a região central ao 4º distrito da cidade - que davam à margem do lago, lugar para o estabelecimento de trapiches, depósitos, estaleiros e oficinas, armazéns de atacado e indústrias. Essa grande movimentação acabou transformando “o passeio bucólico numa rua suja de armazéns de atacado e indústrias” (*Ibid.*, p. 432). Sobre esse percurso o viajante Arthur Dias afirma:

A rua Voluntários da Pátria é muito longa, por ela passa o bonde para o subúrbio Navegantes e encontram-se numerosas fábricas e oficinas cujas chaminés são seus mais belos ornamentos. Ela segue a linha tortuosa da praia (DIAS, 1907 apud MATTAR, 2010, p. 55).

Para Fortes (2001), a ligação entre Porto Alegre e as regiões coloniais respondia em boa parte ao acúmulo de capital, que posteriormente foi investido na criação de indústrias. Uma relação que era mais intensa com a colônia alemã de São Leopoldo, a mais antiga e próxima à capital, principalmente a partir da chegada da estrada de ferro à São Leopoldo em 1874 e à Novo Hamburgo (que pertencia à colônia de São Leopoldo) em 1876. O autor também identifica a vinda tanto de trabalhadores como de imigrantes que já possuíam algum capital para estabelecerem seus próprios negócios, o que culminou nos processos de urbanização e crescimento industrial de Porto Alegre, cujo início aproximado data de 1880 e seu ápice é por volta da década de 1930. Esse processo de industrialização e a necessidade de mão de obra em

larga escala, culminou a partir da década de 1920 no surgimento de bairros industriais, remodelando o perfil urbano da cidade.

A Voluntários da Pátria, era uma região de depósitos, de *secos e molhados*, tudo que era produzido nas roças vinha pra cá, tinha venda de produtos coloniais na rua Conceição, algumas grandes indústrias, como Cofres Berta. Tinha também o comércio do Joaquim Oliveira, na imediação da Ernesto Alves. Os primeiros supermercados montados em Porto Alegre foram dele, eram os secos e molhados...tinha também da família Mentz, da família Ritter, onde é o hotel Ritter. O Comercial Sogenalda, do lado do hotel Ritter e também o ferro velho do Jacó. (...) Por baixo aqui prédio (hotel Rodoviária, tá cheio de trilhos, tinha uma porta larga aqui e se entrava com o vagão trazendo couro, eram os trens fabricados na Inglaterra.

(GUIDO. Transcrição de entrevista, dezembro de 2017)

**Imagem 4: Da esquerda para a direita: 1) Fotografia trapiches da rua Voluntários da Pátria.**

**Autoria: Desconhecida.**



**Fonte: 1) Acervo Fototeca Sioma Breitman - Museu Joaquim José Felizardo. Fundo de Origem: Acervo dissertação Camila Braz da Silva, 2021. 2) Fotografia fundos da rua Voluntários da Pátria - 1956. Autoria: Léo Guerreiro e Pedro Flores. Fonte: Acervo Fototeca Sioma Breitman - Museu Joaquim José Felizardo. Fundo de Origem: Acervo dissertação Camila Braz da Silva, 2021.**

No início do século XX, quem passava pela Estação Castelinho e seguia na rua Voluntários da Pátria, entre os trilhos do trem, trapiches, comércio de secos e molhados, pequenas fabriquetas e indústrias, sem dúvida percebia as especificidades da paisagem ao se deparar com a entrada para o 4º distrito da cidade. Ao longo da rua, na margem do lago Guaíba instalaram-se nas primeiras décadas as principais fábricas

da cidade, destacando-se as metalúrgicas, indústrias de alimentos, fiação e tecelagem e mobiliário<sup>6</sup>. Devido ao transporte fluvial lá desenvolvido, as bordas do Guaíba passaram a abrigar pequenos e médios estaleiros, “do outro lado da ‘Voluntários’, as embarcações construídas por estes mesmos estaleiros podiam atracar praticamente em frente às novas indústrias, transportando matérias-primas, produtos coloniais e os manufaturados que começavam a ser produzidos. (FORTES, 2001, p. 9).

Marcado por integrar vários bairros, o território do 4º distrito ficou conhecido como “bairro-cidade”, denominação que não abrangia toda a delimitação de sua área, mas que configurou um conjunto de “características e elementos singulares, que pode ser destacado como um fragmento de uma totalidade” (MATTAR, 2010, p. 69). Nesse sentido, a rua Voluntários da Pátria foi responsável por várias das feições que reverberam para o interior dos bairros da região, que são bastante diferentes entre si. Apesar das fisionomias diferenciadas dos bairros que fazem parte da extensão da Voluntários, eles ganham certa unidade por estarem inseridos na malha fabril/operária/proletária composta pela rua.

**Imagem 5: Da esquerda para a direita: 1) Iconografia complexo fabril Frederico Mentz & Cia conhecida posteriormente como complexo A.J Renner. Autoria: Desconhecida. 2) Pessoas trabalhando dentro de armazéns. Autoria: Desconhecida.**



**Fonte: 1) (livro) Porto Alegre: Biografia Duma Cidade Porto Alegre. Alvaro Franco; Morency de Couto E Silva; Leo Schidrowitz. Editora Tipografia do Centro, 1972.Fundo de Origem: Acervo Biev. Fonte: 2) Acervo Benno Mentz - Delfos PUCRS. Fundo de Origem: Acervo Biev.**

<sup>6</sup> Só na rua Voluntários da Pátria (a partir do início do 4º distrito sentido centro-norte) podemos citar algumas grandes indústrias que ainda é possível observar suas edificações como: Moinho Rio Grandense, Móveis Gerdau, Moinho Chaves, Wallig e Cia, entre outros. Em outras localizações do 4º distrito, outros nomes como o complexo A.J Renner, a fábrica de chocolate Neugebauer, Cervejaria Bopp, Companhia Fiação e Tecidos Porto Alegre (Fiateci), complexo Wallig e Cia também ganham notoriedade. Para mais informações sobre o patrimônio industrial da região do 4º distrito que ainda se pode observar recomendo o artigo “O patrimônio industrial de Porto Alegre/RS” escrito pela arquiteta Sílvia Eidt Monteiro. Disponível em: <http://revista.esdm.com.br/index.php/esdm/article/view/114>.

Quando caminho pela Voluntários e entro para dentro dos bairros que por ela são atravessados, acho interessante observar como cada trecho é praticado (DE CERTEAU, 1994) distintamente. Nenhuma rua é igual à outra, cada lugar é um lugar. Ao mesmo tempo, as reminiscências das construções fabris podem ser encontradas reverberando por dentro dessas quadras, entre ruínas e patrimônios tombados, nas diversas formas de habitação, comércio e circulação de pessoas. Nessa paisagem pode-se ver “a coexistência de edificações que misturam diversos padrões, usos e funções e que também insere várias construções de uso comunitário, ou seja, testemunhos das vivências sociais dos diversos segmentos populacionais” (MATTAR, 2010, p. 29).

Conforme demonstra Monteiro (2020), as fábricas e toda a estrutura adjacente necessária ao seu funcionamento, como locais de moradia, serviços diversos e pequeno comércio, escolas, praças, igrejas, produziram uma concentração populacional a partir dos anos de 1920, assim caracterizando a proximidade entre áreas de moradia, trabalho e lazer do proletariado. Na época, a classe trabalhadora da cidade estava concentrada no setor fabril, o que constituía uma “cultura operária” que influenciava as formas de sociabilidade e as estratégias socioeconômicas familiares (FORTES, 2001). Por conta do crescimento das famílias operárias, foram construídos inúmeros conjuntos habitacionais, inclusive pelas grandes indústrias. Os conjuntos habitacionais “variavam entre casas geminadas de alvenaria com dois pisos, pequenas casas de madeira e prédios” (RAPKIEWICZ, 2018 p. 79).

Algumas indústrias, além disso, ofereciam uma série de benefícios aos funcionários, como creche para os filhos, alimentação, vestuário, e saúde, de modo que competiam diretamente com o movimento sindical e outras agremiações importantes em todo o 4º distrito (MELLO, 2008). Hoje, as vilas operárias cujas edificações ainda podem ser observadas marcam um registro das relações interétnicas de identidade e pertencimento para as camadas populares e seus espaços de sociabilidades. Duarte Bartz (2019) aponta também que o processo de organização da classe trabalhadora se desenvolveu no espaço urbano durante a Primeira República (1889-1930), em que o crescimento populacional de Porto Alegre tornou a cidade um importante polo econômico, político e cultural do país. Esse período também é marcado pelo crescimento da classe trabalhadora e pela “intensificação de seu processo organizativo por meio da criação de sindicatos, partidos, organizações culturais e beneficentes, além de estabelecerem novos lugares de ocupação da cidade.” (Ibid. p. 64)

O time de futebol era para os funcionários da empresa Renner: Grêmio Esportivo Renner. Foi campeão do campeonato gaúcho de futebol de em 1954, vencendo o Grêmio Portoalegrense e o Internacional, que era o preferido. O time também foi grande fornecedor de atletas para a CBD (Confederação Brasileira de Desporto), que hoje é a CBF. Tanto que após sucessivas derrotas da seleção Brasileira na COPA 1950 no Maracanã,

na COPA de 1954 e Copa Sulamericana de 1952, o senhor Aneron Correia de Oliveira solicitou que o Rio Grande do Sul representasse a União no Campeonato Panamericano do México, em 1956. O jogo decisivo da Copa foi Brasil e Argentina, 2 a 2. O Brasil estava totalmente desacreditado – nunca se ouvia falar sobre futebol gaúcho. A formação do time se concentrava entre São Paulo e Rio de Janeiro, alguns de Minas, mas nunca do Rio Grande do Sul – e foi. Dentro dessa Copa o jogo da virada foi contra a Costa Rica, que era a preferida, e o Brasil, ou seja, os gaúchos venceram a Costa Rica de 7 a 2 ou 7 a 1. Ganhou do Paraguai, do México, da Venezuela... sem explicação. A composição de profissionais: médico, treinadores foi feita em comunhão de esforços, médico do Grêmio Dr. Derli Monteiro, massagista Biscardi e o auxiliar de massagem ex-cabo da Brigada Antenor Moura, que era do Internacional. Certa feita no jogo regional esse mesmo Moura ao lado do goleiro do Internacional (Periquito ou Éverton) em uma jogada onde a bola já estava quase entrando, jogou a sacola com os remédios ao campo, colidindo com a bola, fazendo com que ela não entrasse, e não ocorresse o gol. Comportamento avaliado e julgado. Como defesa, Moura argumentou que a sacola escapou da mão dele e não houve invasão, posto que ele nunca entrou em campo, apenas sua sacola.

Tenho um livro que trata do esforço com a CBD para a representação e aborda até a chegada do caminhão com os jogadores vitoriosos, vindo do México pela Constellation Varig.

(EVERTON. Transcrição do áudio enviado por aplicativo de celular, 2021)

Lineu Castello (2007), a partir de entrevistas com moradores da região de Navegantes, chama atenção para a existência de uma identidade e pertencimento entre antigos moradores do bairro associada a um ambiente industrial e fabril. Nas narrativas do viajante Arthur Dias (2004 apud FORTES, 2001), os empreendimentos mais evidentes nos bairros industriais eram por excelência em Navegantes - São João, sendo definido até mesmo pela administração pública como núcleo do 4º distrito. Essa relação de importância não se configura ao mero acaso, e tem de ser pensada conjuntamente com imbricações com a rua Voluntários da Pátria, o Guaíba e o Canal dos Navegantes.

Por se caracterizar como lugar de entrada para a cidade de Porto Alegre, sendo os meios de transportes fundamentais em seu desenvolvimento - desde mulas, cavalos, carroças até a navegação fluvial, os trens e posteriormente o transporte rodoviário - a região de Navegantes constituiu-se como bairro independente do planejamento urbano, graças à sua localização geográfica e ao recebimento do “fluxo migratório e de produtos comercializados entre a capital e interior do estado do Rio Grande do Sul” (MELLO, 2008, p. 36).

Para Licht (2005), o bairro Navegantes começou com um loteamento em volta da praça Navegantes, terreno doado por Margarida Teixeira de Paiva destinado à construção da capela Nossa Senhora dos

Navegantes. A partir de então, os primeiros lotes foram fracionados ainda na década de 1870, sendo de suma importância os processos de aterramento daquela região, como menciona Mello (2008) em sua dissertação. Apesar de sua constituição independente, as companhias de loteamento se destacaram na promoção e valorização do mercado de terras no 4º distrito, principalmente no processo de desenvolvimento da região (STROHAECKER, 2005).

A Territorial Porto-Alegrense entre 1892 e 1902, a Companhia Predial e Agrícola S. A até a década de 1920, e posteriormente a empresa Schilling Kuss & Cia Ltda. entre 1930 e 1950 foram responsáveis pelo loteamento de todo o distrito. Essas empresas utilizavam como estratégia de contrapartida ao município pelos loteamentos contratos com outras empresas prestadoras de serviços que oferecessem equipamentos, serviços de infraestrutura (como saneamento) e transporte para a região (Ibid). O exemplo de Manoel Py - sócio fundador da Cia Fiação Tecidos Porto Alegrense - relatado por Mello (2008), é elucidativo de como e por quem eram feitas as barganhas entre Estado, empresas privadas de loteamentos e empresas terceirizadas que beneficiavam grandes indústrias. Manoel Py ocupava o cargo público de tenente-coronel da Guarda Nacional e foi deputado estadual e federal, além de ter cargos privados como diretor das companhias Hidráulicas e Carris Porto-Alegrense, sendo sócio majoritário e fundador da Cia Fiação Tecidos Porto Alegrense (Fiateci).

#### **4 AS TRANSFORMAÇÕES NA PAISAGEM EMBEBIDAS EM ÁGUAS: ENTRE ATERROS, ABERTURAS DE VIAS E UM PLANO DE MELHORAMENTOS DA CIDADE**

Os primeiros aterros de grande magnitude na cidade de Porto Alegre foram o Pontal do Arsenal (Praça da Harmonia), a rua da Praia (rua dos Andradas), e a rua Nova da Praia (rua Sete de setembro), na região central. No tocante à margem norte da cidade, os primeiros aterros se caracterizavam por serem pequenos avanços sobre as águas ao fundo dos lotes, até o momento que a região é sancionada como local mais elevado de seu porto, devido às “melhores condições de profundidade do canal de navegação e dos ventos predominantes, como pelas tendências de crescimento que confirmaram a vocação industrial da zona norte” (BOHRER, 2001, p. 62), tendo a rua Voluntários da Pátria como eixo do comércio. A imbricação entre a rua Voluntários da Pátria, fazendo margem ao lago Guaíba, e o canal de navegação (conhecido também como Canal dos Navegantes), utilizado para a chegada de mercadorias na cidade, compõe o mito fundacional da região que se tornou o distrito industrial. Os aterros de maior dimensão na zona norte ocorreram entre as décadas de 1910 e 1950, na expansão do tecido urbano “em conformidade com o modelo de parcelamento tradicional existente, para dar suporte à instalação

de novos equipamentos urbanos” (Ibid, p. 62) necessários no desenvolvimento da cidade, alterando significativamente a paisagem.

As instalações portuárias da cidade de Porto Alegre demandaram recorrentes aterros nas margens do Guaíba desde a fundação do núcleo urbano (MATTAR, 2010). Foi principalmente após a revolução Farroupilha, no entanto, que esses processos de remodelação das margens e expansão da cidade sobre as águas se intensificaram (BOHRER, 2001). Em 1921, foi inaugurado oficialmente o Cais Mauá, estendendo-se até a rua Conceição. Na década de 1940, iniciaram-se as obras do Cais Navegantes, finalizadas em 1955 por ocasião da construção do canal do rio Gravataí. A partir dos anos de 1950, com o desenvolvimento do transporte rodoviário e o intenso deslocamento das indústrias para a região metropolitana (BARTZ, 2019), além da construção do superporto em Rio Grande (RS), a região começa um processo intenso de desindustrialização. Os aterros são feitos na margem norte do lago, distanciando a rua Voluntários da Pátria do Guaíba, e dão o tom das mudanças profundas naquela paisagem.

O trem na rua Conceição dobrava até a rodoviária, a antiga rodoviária que ficava na Conceição, isso mais ou menos em 1960. O trem foi importante anos os anos 60, ligava o cais do Porto, levava cargas pela região. O Brasil adotou o modelo americano de trens e rodovias, isso com o Getúlio, daí o trem foi sucateado, e o transporte de cargas foi transferido para Rio Grande, o Porto e o trem.

O trem era lento, o ônibus ganhou da concorrência, a rodoviária se tornou pequena e não comportava a quantidade de ônibus, foi necessário fazer uma nova rodoviária que mudou o conceito da região. Foi feito com a nova rodoviária um complexo de ruas novas e avenidas novas. O viaduto da Conceição, é obra foi feita por paulistas, era uma tecnologia que ainda não tinha aqui. A estação do trem depois foi transferida para Voluntários da Pátria, onde hoje é a secretaria de segurança, isso foi na época dos trens húngaros, daí a moda passou a ser ônibus e o cais do porto foi desativado. Quando o trem parou, morreu ainda mais a rua, saíram os depósitos e indústrias, dando lugar para bares e rendez-vous. Na época do governador Ildo Meneghetti, até fechou os rendez-vous a pedido de um bispo, Dom Vicente Scherer. As moças vinham do interior expulsas de casa e a única opção delas era trabalhar nos rendez-vous, a Voluntários era mal falada, uma rua degradada ao extremo.

Por volta de 1977 alugo uma parte aqui do prédio ( hotel Rodoviária). Na época do Olívio, o Bisol fez a transferência da Secretaria de Segurança pra cá, ninguém queria ir trabalhar na Voluntários da Pátria, os funcionários protestaram abraçando a sede que ficava na rua da praia, causou muito problema. Hoje a cidade fica favorecida pela região geográfica e vai valorizando novamente com a duplicação da avenida... fizeram mal feito, né, não terminou, começa na Voluntários e vai até a Ramiro, é muito pequeno o trecho. Só a região aqui do hotel tem 12 paróquias e 12 hotéis, a Voluntários ganhou vida com as

religiões. Temos a Associação dos Empreendedores da Área da Rodoviária, com mais ou menos 35 pessoas nas reuniões, o presidente é o Ricardo Ritter, já conversamos com a arquiteta da prefeitura e ela diz que tem muita obra pública na região, mas a rua não reagiu. Como se explica isso? Para nós empreendedores é a fama da rua!

(GUIDO. Transcrição de entrevista, dezembro de 2017)

**Imagem 6 - Da esquerda para a direita: 1) Aterro na rua Voluntários da Pátria, 1955. Autoria: Léo Guerreiro e Pedro Flores. 2) Construção das docas no cais. Autoria: Desconhecida.**



**Fonte: 1) Acervo Fototeca Sioma Breitman - Museu Joaquim José Felizardo. Fundo de Origem: Acervo dissertação Camila Braz da Silva, 2021. Fonte: 2) Acervo Benno Mentz - Delfos PUCRS. Fundo de Origem: Acervo dissertação Camila Braz da Silva, 2021.**

O esgotamento da industrialização no 4º distrito por muito tempo foi utilizado como uma forma de desqualificação do território a partir de uma região moral (PARK, 1967), produzindo estigmas sobre um lugar marginalizado e decadente, refém do mito do progresso. As dinâmicas urbanas se alteraram profundamente, mas ainda hoje pode-se ver um intenso núcleo de trabalho das mais diversificadas funções estabelecido pela extensão da rua Voluntários da Pátria e entrando para dentro desse distrito. Desde os anos de 1970, se discute a necessidade de uma suposta revitalização desta área da cidade (BARTZ, 2019), debate que ganhou força nos anos de 1990, quando grandes fábricas foram transformadas em centros comerciais (Ibid). Novamente a partir de 2013, a discussão retorna com a proposta de um Distrito Criativo, e em 2016 com a reconversão da área em um polo tecnológico, com o projeto Masterplan.

A dinâmica das propostas de projetos para reconversões no 4º distrito não é de agora. Um dos projetos que mais alterou a paisagem urbana foi o Plano Geral de Melhoramentos, produzido por Moreira Maciel em 1914, de suma importância para o planejamento estabelecer ligações entre o centro e as periferias através das radiais (MATTAR, 2010). Muitas de suas propostas viárias seriam executadas

também em gestões posteriores, incluindo a avenida Júlio de Castilhos, inaugurada em 1928, e a implantação na década de 1920 da Avenida do Porto (atual Avenida Mauá) (BOHRER, 2001). Até 1940, a rua Voluntários da Pátria permaneceu sendo a principal via de passagem entre o núcleo central e o interior na direção norte, perdendo sua prioridade com a construção da avenida Farrapos no governo Loureiro da Silva: “a moderna artéria larga, bela e iluminada, implantada em meio aos antigos quarteirões do loteamento de origem, certamente contrastava com o restante do bairro” (MATTAR, 2010, p. 99).

Foi só a partir de 1945, pós Segunda Guerra Mundial, que o processo de urbanização se densificou, havendo uma valorização das propriedades e melhorias nos padrões das construções (MULLER, 1969) do 4º distrito. O ponto nevrálgico que começou a ser olhado com mais atenção foram as questões de saneamento. Mattar (2010) relata que no início do mandato de Loureiro da Silva, este implementou algumas iniciativas e descreveu como as condições higiênicas eram bastante precárias na região em que as classes operárias viviam, sendo um terço da população. As inundações pluviais e fluviais eram recorrentes, os terrenos eram cobertos pelas enchentes pluviais e faltava esgotamento cloacal e pluvial. Diante de tal contexto, se fazia necessário um plano de saneamento da região que incluísse os problemas das enchentes, o problema viário e a extensão do serviço público.

## **5 ENSAIANDO CONCLUSÕES POR UMA MEMÓRIA AMBIENTAL**

Na tese *A 'questão ambiental' sob a ótica da antropologia dos grupos urbanos, nas ilhas do Parque Estadual Delta do Jacuí, Bairro Arquipélago, Porto Alegre, RS*, Rafael Devos (2007) aborda as transformações nas visões de mundo a partir de narrativas e práticas cotidianas presentes nos habitantes situados à margem da água nas ilhas do Delta do Jacuí. As situações de conflitos de usos de terras e águas aparecem presentes na memória coletiva das ilhas e das transformações na paisagem alagadiça, que é constantemente atravessada por enchentes. Apesar das características específicas que distinguem a ocupação das ilhas e da zona norte da capital, como a proporção do desenvolvimento urbano industrial, é possível traçar aproximações no que tange aos usos dos espaços naturais em meio urbano e à estruturação e reestruturação da malha urbana (nos quais destaco a abertura de grandes vias, aterros, construção de diques, casas de bombas, pontes e estradas) que produzem diferentes arranjos na paisagem dentro das especificidades do ambiente mas que são percebidas e narradas por quem pertence aquele lugar.

A cidade de Porto Alegre, por ter uma formação geológica de península, é constituída por núcleo urbano que estrutura sua direção de expansão em sentido radial, a partir da área central (Farinon, 2015). Os eixos norte e sul da cidade acompanham essa estruturação pela margem do lago Guaíba, paisagem

que é constituída tanto pelo seu ecossistema quanto pelas intervenções que nela são feitas, como é o caso do avanço da cidade sobre as águas (OLIVEIRA, 2018)<sup>7</sup>. Cabe ainda ressaltar que as modalidades de ocupação dos aterros da zona sul e zona norte são completamente distintas, a exemplo das últimas obras na orla sul da cidade, que abrange tanto grandes empreendimentos como áreas de lazer na margem do lago.

Neste sentido, em contextos de sociedades complexas (VELHO, 2003) a dimensão conflitiva (SIMMEL, 2004) aparece tanto nas transformações urbanas impostas ao território quanto nas dinâmicas cotidianas em que confrontam diferentes visões de mundo sobre o ambiente, produzindo formas de viver e de pensar a cidade. Essa relação está diretamente associada com questões éticas de compreensão desse fenômeno a partir do Estado e das políticas para determinados territórios, desde corpos técnicos que definem medidas de segurança e gestão dessa cidade. Cabe ressaltar que dentro da disputa das narrativas sobre determinados territórios, pode-se recorrer ao que Mary Douglas (1976) nos aponta como uma dimensão moral. A sujeira na rua, o perigo de assalto, a insegurança produzem limites morais do que é ou não aceitável para determinados territórios e grupos urbanos.

Ao assumir o pressuposto de etnografia da duração que norteia este trabalho (ECKERT; ROCHA, 2013), o que me interessou foram as “conexões diferenciadas que as pessoas estabelecem entre ‘tempos’ diversos da trajetória ambiental da região” (DEVOS; SOARES; ROCHA, 2010, p. 54) em que as narrativas sobre esses lugares percebem rupturas, fins, começos e recomeços da incidência das transformações urbanas em suas mais variadas intensidades no 4º distrito. A pesquisa sobre memória no meio urbano não é um mero registro do passado, mas sim uma reflexão sobre a duração (ECKERT; ROCHA, 2005).

## REFERÊNCIAS

BACHELARD, Gaston. **Dialética da duração**. São Paulo: Editora Ática, 1998.

<sup>7</sup> Segundo Oliveira (2018), desde 2001, a UNESCO (através do programa MaB – Man and Biosphere) considera a cidade um sistema ecológico, percebendo a relação entre as necessidades humanas e os ecossistemas que nos tornam dependentes da saúde desses: “temperatura, pluviometria, natureza do solo, presença de água e recursos. Por isso, a biodiversidade é base para a vida no planeta, para a produção do ar, proteção e regulagem da quantidade e qualidade de água, umidificação da atmosfera, estabilização das margens de rios e encostas, abrigo para fauna e a presença da flora ” (Ibid, p. 39-40). Neste sentido, há necessidade de se pensar um planejamento urbano ecossistêmico englobando os sistemas naturais ecológicos integrados ao contexto sociocultural da cidade, afirma a autora.

BARTZ, Frederico Duarte. Os caminhos operários e a memória da classe trabalhadora em Porto Alegre. **Revista História & Luta de Classes**. v. 28, p. 63-79, 2019.

BOHRER, Maria Dalila. **O aterro Praia de Belas e o aterro do Flamengo**. 2001. Dissertação (Mestrado em Arquitetura) - Faculdade de Arquitetura, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2001.

CASTELLO, Lineu. **A percepção de Lugar**: repensando o conceito de lugar em arquitetura e urbanismo. 2007. Tese (Doutorado em Arquitetura) - Faculdade de Arquitetura, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2007.

CERTEAU, Michel de. **A invenção do cotidiano 1**: artes de fazer. Petrópolis, Vozes, 1994.

DEVOS, Rafael Victorino. **A “questão ambiental” sob a ótica da antropologia dos grupos urbanos, nas ilhas do Parque Estadual Delta do Jacuí, Bairro Arquipélago, Porto Alegre, RS**. 2007. Tese (Doutorado em Antropologia Social) - Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2007.

DEVOS, Rafael Victorino. A memória ambiental nas narrativas de cronistas e “memorialistas”. **Revista MOUSEION**, v. 2, n. 3, p. 64-90, 2008.

DEVOS, Rafael Victorino. A crise ambiental sob a perspectiva da memória e dos itinerários no mundo urbano contemporâneo. **Revista Ambiente & Sociedade**, vol. 12, n. 2, 2009, p. 293-306.

DEVOS, Rafael Victorino; SOARES, Ana Paula Marconte; ROCHA, Ana Luiza Carvalho da. Habitantes do Arroio: memória ambiental das águas urbanas. **Desenvolvimento e Meio Ambiente**, n. 22, p. 51-64, 2010.

DOUGLAS, Mary. **Pureza e perigo**. São Paulo: Perspectiva, 1976.

ECKERT, Cornelia; ROCHA, Ana Luiza Carvalho da. **O tempo e a cidade**. Porto Alegre: UFRGS, 2005.

ECKERT, Cornelia; ROCHA, Ana Luiza Carvalho da. **Etnografia da Duração**. Porto Alegre: Marcavisa, 2013.

FARINON, Suelen Josiane. **O processo de urbanização de Porto Alegre e suas consequências sobre a formação das sub-habitações da cidade**. 2015. Monografia de Conclusão de Curso (Especialização em Engenharia Urbana) - Escola Politécnica, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2015.

FRANCO, Sérgio da Costa. **Guia Histórico de Porto Alegre**. 4. ed. Porto Alegre: EDIUFRGS, 2006.

FORTES, Alexandre. **Nós do Quarto Distrito: a classe trabalhadora porto-alegrense e a era Vargas**. 2001. Campinas, SP. Tese (Doutorado em História) - Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2001.

HALBWACHS, Maurice. **A memória coletiva**. São Paulo: Centauro, 2004.

LICHT, Henrique. **Nossa Senhora dos Navegantes**. Porto Alegre - 1871-2006. Santa Maria: Pallotti, 2007.

MATTAR, Leila Nesralla. **Porto Alegre: Voluntários da Pátria e a experiência da rua plurifuncional (1900-1930)**. 2001. Dissertação (Mestrado em História) - Escola de Humanidades, Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2001.

MATTAR, Leila Nesralla. **A modernidade em Porto Alegre: arquitetura e espaços urbanos plurifuncionais em área do 4º. distrito**. 2010. 189 f. Tese (Doutorado em História) - Escola de Humanidades, Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2010.

MELLO, Luciana de. **Etnografia no bairro Navegantes (Porto Alegre- RS): transformações na paisagem e negociações da memória nos ritmos espaciais e temporais vividos no cotidiano dos habitantes**. 2018. Dissertação (Mestrado em Antropologia Social) - Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2008.

MONTEIRO, Silvia Eidt. O patrimônio industrial de Porto Alegre/RS. **Revista ESDM**, v. 6, n. 11, p. 94-113, 2020.

MÜLLER, Dóris (Coord.). Anatomia de Bairro Navegantes para a Prefeitura Municipal de Porto Alegre. **Relatório de Pesquisa do Gabinete de Planejamento Urbano e Regional/ UFRGS**, Porto Alegre, p. 19, 1969.

NUNES, M. F.; ROCHA, A. L. C. DA; FIGUEIREDO, J. A. S. Memória do trabalho e memória ambiental: as indústrias de curtume do Vale do Rio dos Sinos/RS. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, v. 21, n. 1, p. 173, 2019

OLIVEIRA, Izes Regina. Tratar a cidade como um ecossistema: contribuições teórica e prática visando à sustentabilidade urbana. **Revista Tecnologia e Ambiente**, v. 24, p. 40-41, 2018.

PESAVENTO, Sandra Jatahy (Coord.) **Memória Porto Alegre: espaços e vivências**. Porto Alegre: Ed. da Universidade/UFRGS; Prefeitura Municipal de Porto Alegre, 1991.

QUIJANO, A. Colonialidade do poder, eurocentrismo e América Latina. **CLACSO** - Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales. Buenos Aires: CLACSO, 2005. Disponível em: [http://biblioteca.clacso.edu.ar/clacso/sur-sur/20100624103322/12\\_Quijano.pdf](http://biblioteca.clacso.edu.ar/clacso/sur-sur/20100624103322/12_Quijano.pdf). Acesso em: 06 nov. 2021.

PARK, Robert. A cidade: sugestões para a investigação do comportamento humano no meio urbano. In: VELHO, Otávio. **O fenômeno urbano**. Rio de Janeiro: Zahar, p. 25-66, 1967.

RAPKIEWICZ, Yuri Schonardie. **Cidades, patrimônios e etnocolcionadores: uma etnografia das reminiscências ferroviárias no sul do Brasil**. 2018. Dissertação (Mestrado em Antropologia Social) - Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2018.

ROCHA, Ana Luiza Carvalho da; CERVO, Matheus; BRAZ DA SILVA, Camila. O trabalho do antropólogo urbano no campo da "Memória Ambiental": levantamento dos desafios e lacunas de pesquisa a partir de estudos de caso. **Teoria e Cultura**. v. 15, n. 3, p. 67-89, dezembro 2020.

SAINT-HILAIRE, Auguste. **Viagem ao Rio Grande do Sul**. Porto Alegre: Martins Fontes, 1987.

SIMMEL, Georg. **Philosophie de la Modernité**. Paris: Payot, 2004.

STROHAECKER, Tânia Marques. Atuação do público e do privado na estruturação do mercado de terras de Porto Alegre (1890-1950). **Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales**, v. 9, 2005.

THIOLLENT, Michel. **Crítica metodológica, investigação social e enquete operária**. São Paulo: Polis, 1981.

VELHO, Gilberto. **Projeto e Metamorfose: antropologia das sociedades complexas**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2003.