



UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL

Instituto de Geociências

Programa de Pós-Graduação em Geografia

**Centralidade da Avenida Assis Brasil: um estudo sobre a
especialização técnica ao longo do tempo na construção do
espaço urbano.**

Thomás Nery da Silva Teixeira

Orientador: Dr^o Paulo Roberto Rodrigues Soares

Porto Alegre

2017

Thomás Nery da Silva Teixeira

**Centralidade da Avenida Assis Brasil: um estudo sobre a
especialização técnica ao longo do tempo na construção do
espaço urbano.**

Orientador: Prof. Dr. Paulo Roberto Rodrigues Soares

Banca Examinadora:

Prof.^a Dr^a Ana Clara Fernandes

Prof.^a Dr^a Heleniza Ávila Campos

Prof.^a Dr^a Tania Marques Strohaecker

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia, da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Geografia.

Porto Alegre

2017

CIP - Catalogação na Publicação

Teixeira, Thomás Nery da Silva

Centralidade da Avenida Assis Brasil: um estudo sobre a espacialização técnica ao longo do tempo na construção do espaço urbano. / Thomás Nery da Silva Teixeira. -- 2017.

144 f.

Orientador: Paulo Roberto Rodrigues Soares.

Dissertação (Mestrado) -- Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Instituto de Geociências, Programa de Pós-Graduação em Geografia, Porto Alegre, BR-RS, 2017.

1. Centralidade. 2. Técnica. 3. Urbanização . 4. Metropolização. 5. Porto Alegre. I. Soares, Paulo Roberto Rodrigues, orient. II. Título.

Emancipate yourselves from mental slavery,

None but ourselves can free our minds.

Bob Marley

AGRADECIMENTOS

Agradeço do fundo do meu coração à todos que fizeram parte desta caminhada e que direta ou indiretamente me ajudaram a construir este trabalho que representa um passo importante em minha vida.

Agradeço ao meu orientador, Prof. Paulo Roberto Rodrigues Soares por me ajudar em mais um trabalho de minha carreira acadêmica, acreditar em meu trabalho e auxiliar em minhas escolhas de pesquisa.

Agradeço ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da UFRGS por ter proporcionado sua estrutura em meus estudos. Agradeço também à CAPES por ter custeado por 24 meses minha bolsa de estudos, fazendo com que eu pudesse ter total dedicação aos estudos.

À minha família, por ser o pilar fundamental de minha vida, sem seu apoio eu certamente não estaria aqui, minha mãe Sulany, meu pai Claudio e meu Irmão Matheus.

À minha namorada, amada e companheira Suellen, que não teve nada mais que amor, carinho e suporte durante todos nossos 7 anos de relacionamento.

À meus amigos e colegas que enriqueceram minha formação com discussões, saídas e alegrias, em especial aos colegas Jean Caneppele, César Berzagui, Ibrahim Soares e Pedro Toscan.

RESUMO

A Avenida Assis Brasil, na zona norte de Porto Alegre, é uma importante centralidade para a metrópole e sua região de influência. Nesta avenida convergem grandes contingentes populacionais diariamente, estes deslocamentos se dão pela concentração de grandes centros comerciais, hospital, shoppings centers, supermercados, além de muitos outros serviços, todos, ligados pelas mais de cem linhas de ônibus que circulam pela avenida. Esta centralidade faz parte da história de Porto Alegre, ela começou a ser formada na década de 1930 com os primeiros movimentos de urbanização através de loteamentos feitos nesta área, além disso, após a década de 1940 inúmeras indústrias situaram-se próximas à avenida à fim de aproveitar as vantagens locacionais. O espaço urbano desta área ganhou importância através do desenvolvimento do comércio local, que é alternativa ao centro da metrópole. As tendências atuais da metropolização tornam este processo mais complexo. Hoje em dia a financeirização do espaço tem levado à produção de inúmeros prédios e vem sendo o motor da urbanização nesta centralidade. O trabalho se propõe a ser um estudo sobre a influência dos diferentes tempos históricos na constituição da centralidade da Avenida Assis Brasil, utilizando o método regressivo-progressivo de Lefebvre. Buscaremos entender os momentos do percebido, do concebido e do vivido na centralidade da zona norte porto-alegrense, da sua constituição até o estágio atual da metropolização. Como resultado, conseguimos estabelecer relações entre o tipo de ocupação dos prédios com seu tempo estimado de construção. Além disso, a metodologia nos proporcionou à vermos novas tendências de urbanização em parte da Avenida.

Palavras Chave: Centralidade; técnica; metropolização; Avenida Assis Brasil; Porto Alegre (metropolização).

ABSTRACT

Assis Brasil Avenue, in the north of Porto Alegre, is an important center for the metropolis and its region of influence. In this avenue converges large population contingents daily, these displacements are given by the concentration of big shopping centers, hospital, shopping malls, supermarkets, in addition to many other services, all linked by more than one hundred bus lines that circulate along the avenue. This centrality is part of the history of Porto Alegre, it began to be formed in the 1930s with the first urbanization movements through subdivisions made in this area, moreover, after the 1940s countless industries were located near the avenue for locational advantages. The urban space of this area gained importance through the development of local commerce, which rivals the center of the metropolis. Current trends in metropolization make this process more complex. Nowadays the financialization of space has led to the production of numerous buildings and has been the motor of urbanization in this centrality. This work proposes to be a study of the influence of different historical times in the constitution of the centrality of Avenida Assis Brasil, using Lefebvre's regressive-progressive method, we will try to understand the moments of perceived, conceived and lived in the centrality of the north port zone from its constitution to the present stage of metropolization. As a result, we have been able to establish relationships between the type of occupation of the buildings with their estimated time of construction. In addition, the methodology has given us to see new trends of urbanization in part of the Avenue.

Keywords: Centralization; technique; metropolization; Avenida Assis Brasil; Porto Alegre (metropolization).

ÍNDICE DE FIGURAS

FIGURA 1 CONJUNTO RESIDENCIAL PASSO D'AREIA, VILA IAPI 1952. FONTE: NICK ACERVO, 2016.	38
FIGURA 2 CONDOMÍNIO LIFE SQUARE, 2015. FONTE: IMOVELWEB, 2016.	38
FIGURA 3 CINEMA REY, 1954. FONTE: A MIGRAÇÃO DOS CINEMAS DE PORTO ALEGRE. MILTON RIBEIRO, 2012. BLOG.	47
FIGURA 4 PRÉDIO DA LOJA EMPO, 2015. FONTE: ARQUIVO DE PETER VINADI, 2015.	48
FIGURA 5 IMAGEM DE SATÉLITE DE CAMPO E DADOS BRUTOS. ELABORADO PELO AUTOR.	50
FIGURA 6 IMAGENS DE SATÉLITE DO CAMPO. ELABORADO PELO AUTOR.	50
FIGURA 7 CROQUI VIAS DE CONEXÃO DESCRITAS POR HACK NA PLANTA DE 1942. FONTE: FERNANDES, 2014, P. 104.	58
FIGURA 8 PROJETO DA VILA CRISTO REDENTOR. FONTE: MIRANDA, 2013, P. 264.	60
FIGURA 9 EQUIPAMENTOS URBANOS DO BAIRRO IAPI. FONTE: DEGANI, 2003, P. 129.	61
FIGURA 10 GETÚLIO VARGAS, EM COMPANHIA DE AUTORIDADES LOCAIS E DO CHEFE DIO, ENG. EDMUNDO GARDOLINSKI (D), REINAUGURA A VILA DO IAPI. FONTE: DEGANI, 2003, P. 15.	62
FIGURA 11 VILA IAPI, 1952. FONTE: FOTO NICK, 2016.	62
FIGURA 12 PROJETO DA VILA OPERÁRIA DAS INDÚSTRIAS RENNER. FONTE: MIRANDA, 2013, P. 272.	63
FIGURA 13 FÁBRICA DE FOGÕES DA WALLIG S.A. EM 1981. FONTE: KULTME.COM.BR, 2015.	64
FIGURA 14 COMERCIAL DOS FOGÕES WALLIG EM 1969. FONTE: KULTME.COM.BR, 2015.	64
FIGURA 15 PLANTA PARCIAL DA ZONA NORTE DE PORTO ALEGRE. VILA IAPI E PRINCIPAIS LOTEAMENTOS AO LONGO DA AVENIDA ASSIS BRASIL ENTRE 1930-1955. FONTE: MIRANDA, 2013.	66
FIGURA 16 FOTO AÉREA DA ÁREA DO IGUATEMI PORTO ALEGRE 1981. FONTE: BLOG IGUATEMI, 2016.	70
FIGURA 17 FOTO AÉREA IGUATEMI PORTO ALEGRE 1983. FONTE: BLOG IGUATEMI, 2016.	71
FIGURA 18 SHOPPING STRIP CENTER APÓS A REFORMA DE 1998. FONTE: SHOPPINGSPORTOALEGRE.BLOGSPOT.COM.BR, 2016.	72
FIGURA 19 SHOPPING BOULEVARD STRIP CENTER 2016. FONTE: GRUPO ZAFFARI, 2016.	72
FIGURA 20 CARREFOUR PASSO D'AREIA. FONTE: WIKIMAPIA, 2016.	73
FIGURA 21 SHOPPING BOURBON COUNTRY. FONTE: MAPIO.NET, 2016.	73
FIGURA 22 VIADUTO OBIRICI 1980. FONTE: FOTOTECA SIOMA BREITMAN, 2016.	74
FIGURA 23 VIADUTO OBIRICI 2015. FONTE: PROCEMPA, 2015.	75
FIGURA 24 CORREDOR AVENIDA ASSIS BRASIL. FONTE: CORREIO DO POVO, 2016.	75
FIGURA 25 TERMINAL TRIÂNGULO. FONTE: JAIME MULLER, 2008.	76
FIGURA 26 IMAGEM DO PROJETO MEDPLEX EIXO NORTE. FONTE: CYRELA-GOLDZTEIN, 2017.	78
FIGURA 27 PROJETO MELNICK EVEN SUPREME HIGIENÓPOLIS. FONTE: MELNICK EVEN, 2017.	79
FIGURA 28 PROJETO MELNICK EVEN GRAND PARK LINDÓIA. FONTE: MELNICK EVEN, 2017.	79
FIGURA 29 FOTO AÉREA DO BOURBON WALLIG. FONTE: PORTOIMAGEM, 2015.	80
FIGURA 30 IGREJA SÃO JOÃO. FONTE: ARQUIVO DO AUTOR.	85
FIGURA 31 VIADUTO OBIRICI. FONTE: PROCEMPA, 2015.	85
FIGURA 32 FACHADA BOURBON SHOPPING ASSIS BRASIL. FONTE: GRUPO ZAFFARI E BOURBON, 2016.	86
FIGURA 33 TERMINAL TRIÂNGULO E SHOPPING STRIP CENTER 2013. FONTE: SKYSCRAPERCITY, 2016.	89
FIGURA 34 SHOPPING BOURBON WALLIG. FONTE: ARQUIVO DO AUTOR.	90
FIGURA 35 LINDÓIA SHOPPING CENTER. FONTE: LINDÓIA SHOPPING, 2016.	90
FIGURA 36 BOULEVARD STRIP CENTER. FONTE: GRUPO ZAFFARI, 2017.	91
FIGURA 37 HOSPITAL CRISTO REDENTOR. FONTE: GRUPO HOSPITALAR CONCEIÇÃO, 2016.	91
FIGURA 38 UPA PORTO ALEGRE ZONA NORTE. FONTE: PROCEMPA, 2015.	92
FIGURA 39 SICREDI: FONTE: SICREDI, 2016.	92
FIGURA 40 CONSULADO ESTADUNIDENSE, 2016. FONTE: ARQUIVO DO AUTOR.	93
FIGURA 41 VENDEDORES AMBULANTES SENEGALESES. FONTE: LIMA E GUAGLIARDO, 2016.	94
FIGURA 42 REVENDEDORA AUTORIZADA FORD. FONTE: MONTREAL., 2016.	96

FIGURA 43 MELNICK ICON. FONTE: OLX, 2016.	97
FIGURA 44 TUMELERO, 2016. FONTE: ARQUIVO DO AUTOR.	97
FIGURA 45 SHOPPING CASSOL CENTERLAR, 2016. FONTE: ARQUIVO DO AUTOR.	98
FIGURA 46 IGREJA BOLA DE NEVE, 2016. FONTE: ARQUIVO DO AUTOR.	98
FIGURA 47 FÁBRICA GKN DRIVELINE. FONTE: REVISTA AUTOMOTIVE BUSINESS, 2014.....	99
FIGURA 48 PARÓQUIA SÃO JOSÉ DO SARANDI, 2016. FONTE: ARQUIVO DO AUTOR.	99
FIGURA 49 FORO REGIONAL DO SARANDI, 2016. FONTE: ARQUIVO DO AUTOR.....	100
FIGURA 50 MAXXI ATACADO, 2016. FONTE: ARQUIVO DO AUTOR.	101
FIGURA 51 COMPLEXO FIERGS. FONTE: FIERGS, 2016.	102
FIGURA 52 HOTEL IBIS. FONTE: IBIS, 2016.....	103
FIGURA 53 FÁBRICA DA VONPAR. FONTE: REVISTA LOGÍSTICA IMAM, 2017.	103
FIGURA 54 BIFURCAÇÃO ENTRE AV. ASSIS BRASIL E AV. BRASILIANO ÍNDIO DE MORAES DÉCADA DE 1950. FONTE: PRATI.COM, 2016.	123
FIGURA 55 IGREJA SÃO JOÃO 1970, COMEÇO DA AV. ASSIS BRASIL. FONTE: PRATI.COM, 2016. ...	123
FIGURA 56 PADARIA LAHUDE. FONTE: CLICRBS, 2016.	124
FIGURA 57 AV. ASSIS BRASIL 1966. FONTE: AIRTON MULLER, 2015.....	127
FIGURA 58 BOURBON WALLIG 2013. FONTE: RICARDO CHAVES, 2013.	127
FIGURA 59 PROJETO DO METRÔ DE PORTO ALEGRE. FONTE: PROCEMPA, 2016.	132

ÍNDICE DE MAPAS E QUADROS

MAPA 1 LOCALIZAÇÃO DAS CONSTRUÇÕES PROMOVIDAS PELA FINANCEIRIZAÇÃO DO ESPAÇO. FONTE: ELABORAÇÃO DO AUTOR, 2017.....	81
MAPA 2 MAPA DE LOCALIZAÇÃO DA AVENIDA ASSIS BRASIL	84
MAPA 3 PONTOS IMPORTANTES DO TRECHO 1. ELABORADO PELO AUTOR, 2017.	88
MAPA 4 PONTOS IMPORTANTES TRECHO 2. ELABORADO PELO AUTOR, 2017.	95
MAPA 5 PONTOS IMPORTANTES TRECHO 3. ELABORADO PELO AUTOR, 2017.	105
MAPA 6 ESTIMATIVA DE CONSTRUÇÃO DOS PRÉDIOS NO TRECHO 1. ELABORADO PELO AUTOR.....	125
MAPA 7 USO TRECHO 1. ELABORADO PELO AUTOR.	126
MAPA 8 ESTIMATIVA DE CONSTRUÇÃO DOS PRÉDIOS NO TRECHO 2. ELABORADO PELO AUTOR.....	129
MAPA 9 USO NO TRECHO 2. ELABORADO PELO AUTOR.	130
MAPA 10 ESTIMATIVA DA CONSTRUÇÃO DOS PRÉDIOS NO TRECHO 3. ELABORADO PELO AUTOR.....	134
MAPA 11 USO NO TRECHO 3. ELABORADO PELO AUTOR.....	135
QUADRO 1 PRINCIPAIS LOTEAMENTOS DO PASSO D'AREIA E PASSO DA MANGUEIRA ENTRE 1930 A 1955. FONTE: MIRANDA, 2013. P. 285, ADAPTADO PELO AUTOR.....	65
QUADRO 2 ESTRUTURA DA RENDA INTERNA DOS MUNICÍPIOS E DO RIO GRANDE DO SUL.	67
QUADRO 3 PERCENTUAL DE PARTICIPAÇÃO DOS SETORES NO VALOR ADICIONADO BRUTO (VAB), SEGUNDO OS SETORES DA ECONOMIA EM PORTO ALEGRE. FONTE: FERNANDES, 2014, P. 57...68	

ÍNDICE DE TABELAS

TABELA 1: CONCENTRAÇÃO DA PRODUÇÃO INDUSTRIAL NO BRASIL 1907, 1919, 1939 COM BASE NO VALOR BRUTO DA PRODUÇÃO INDUSTRIAL	23
TABELA 2 TAXA DE URBANIZAÇÃO BRASILEIRA ENTRE 1940 E 2010. FONTE: IBGE, 2017.	25
TABELA 3 POPULAÇÃO DE PORTO ALEGRE E TAXAS DE CRESCIMENTO - 1900/1990.	56
TABELA 4 NÚMERO DE CONSTRUÇÕES CONTABILIZADAS.	106
TABELA 5 SOMA E MÉDIA DE ANDARES POR TRECHO	106
TABELA 6 CONTAGEM DA ESTIMATIVA DE CONSTRUÇÃO	107
TABELA 7 CONTAGEM DE ESTIMATIVA DE CONSTRUÇÃO POR TRECHO	107
TABELA 8 CONTAGEM DE USO TOTAL	109
TABELA 9 CONTAGEM DE USO POR TRECHO	110
TABELA 10 ALTURA DAS CONSTRUÇÕES E SUA INCIDÊNCIA NOS TRECHOS.....	112
TABELA 11 NÚMERO DE ANDARES E ESTIMATIVA DE CONSTRUÇÃO	113
TABELA 12 USO E ALTURA DAS CONSTRUÇÕES	115
TABELA 13 ESTIMATIVA DE CONSTRUÇÃO E USO ATUAL.....	118
TABELA 14 USO DAS CONSTRUÇÕES E ESTIMATIVA DE CONSTRUÇÃO.	122

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	12
2. REFERENCIAL TEÓRICO	15
2.1. URBANIZAÇÃO	16
2.1.1. Os Modelos Urbanos.....	18
2.1.2. Urbanização no Brasil.....	21
2.2. METROPOLIZAÇÃO	26
2.3. CENTRALIDADE	31
2.4. AS TÉCNICAS	37
3. O MÉTODO	45
3.1. PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS	49
4. O ESPAÇO CONCEBIDO	52
4.1. A ESTRADA DO PASSO D'AREIA	52
4.2. O CONTEXTO INDUSTRIAL DE PORTO ALEGRE NO FINAL DO SÉCULO XIX E INÍCIO DO SÉCULO XX	53
4.3. O SEGUNDO NÚCLEO INDUSTRIAL DE PORTO ALEGRE: A AVENIDA ASSIS BRASIL COMO EIXO DE CRESCIMENTO	59
4.4. A METROPOLIZAÇÃO DA AVENIDA ASSIS BRASIL: DE CENTRALIDADE INDUSTRIAL À CENTRALIDADE DE COMÉRCIO, SERVIÇOS E TRANSPORTES	69
4.5. UM NOVO TEMPO: A FINANCEIRIZAÇÃO DO ESPAÇO NA AVENIDA ASSIS BRASIL.....	76
5. O ESPAÇO PERCEBIDO	83
5.1. TRECHO 1	85
5.2. TRECHO 2	89
5.3. TRECHO 3	96
5.4. DADOS DE CAMPO	106
6. O ESPAÇO VIVIDO	121
7. CONCLUSÃO	136
8. REFERÊNCIAS	138
9. ANEXOS	143

1. INTRODUÇÃO

A Avenida Assis Brasil é hoje um eixo importantíssimo da cidade de Porto Alegre, por lá passam mais de 100 linhas de ônibus interligando as diferentes zonas da capital gaúcha, assim como realizando a ligação à região metropolitana. Além disso, esta avenida forma uma centralidade de comércio e serviços, com cinco shoppings centers, inúmeros prédios comerciais, hospital, supermercados, terminal e corredor de ônibus.

A formação desta centralidade está diretamente ligada aos sucessivos processos socioeconômicos que ocorreram ao longo de toda sua história. O momento inicial é o do primeiro núcleo industrial, o 4º distrito de Porto Alegre, que expandiu a urbanização para a zona norte da cidade, com isso, nas primeiras décadas do século XX nascem alguns loteamentos ao redor da então Estrada do Passo D'Areia (atual Avenida Assis Brasil).

O segundo momento acontece a partir da década de 1940, onde dois grandes eventos marcam o início do segundo núcleo industrial de Porto Alegre, o primeiro deles é a enchente de 1941, que prejudicou os projetos de ampliação e ocupação do 4º Distrito, tornando a Estrada do Passo D'Areia atrativa sob o ponto de vista topográfico, tendo em vista que esta área não seria prejudicada por eventuais chuvas fortes. O segundo evento é a criação da Vila IAPI, um projeto monumental à época que criou um conjunto habitacional inteiramente projetado que comportaria 15 mil habitantes. Este feito marcou definitivamente o processo de urbanização desta zona da cidade, fazendo com que seus arrabaldes recebessem inúmeras indústrias, gerando uma urbanização através de loteamentos e fábricas, criando assim uma centralidade industrial.

O período industrial como motor do crescimento urbano nesta zona vai dos anos 1940 até os anos 1980, quando o rápido crescimento da cidade e de sua região metropolitana geram uma economia de aglomeração, e os espaços de comércio e serviços ganham importância fazendo com que novas construções que atendessem a estes interesses passassem a serem vistas na Av. Assis Brasil.

O período de metropolização marca o espaço com construções comerciais como shoppings centers, centros comerciais e a ressignificação do espaço construído, diminuem-se o número de residências e o uso misto, residencial e comercial dos prédios aparece com maior frequência. É nesta época que se ampliam os aparelhos estruturais de transporte e constrói-se o corredor de ônibus em 1982.

Com o passar do tempo estas relações intensificam-se e a partir dos anos 2000 novos espaços a serem construídos nascem da lógica da financeirização do espaço. Aproveitando-se da importância da centralidade deste eixo, inúmeras construtoras passam a investir seu capital na construção de prédios de escritórios, residenciais e grandes centros comerciais.

O objetivo deste trabalho é buscar na constituição espacial da Avenida Assis Brasil a influência destes tempos socioeconômicos na formação desta centralidade. Para isto, buscamos aprimorar nosso arcabouço teórico e fizemos uma grande pesquisa de campo.

No referencial teórico utilizaremos os conceitos de urbanização, metropolização, centralidade e técnica. Acreditamos que estes conceitos irão nos ajudar na aplicação do método regressivo-progressivo de Henri Lefebvre (MARTINS, 1996).

No conceito de urbanização buscamos entender como acontece a urbanização, o papel dos modelos urbanos de planejamento e como este processo ocorreu no Brasil e na cidade de Porto Alegre.

A metropolização é um conceito que nos ajudará a discernir um tempo histórico na formação do espaço porto-alegrense e como as influências multiescalares do capitalismo produzem os espaços metropolitanos.

A compreensão das centralidades, parte de entendê-las enquanto resultado da expansão urbana, convergindo ações e fluxos para uma determinada área urbana, no nosso caso, uma centralidade que se alterou e adaptou ao longo do tempo.

As técnicas entendidas por Milton Santos (2006) nos darão a ferramenta operacional que nos ajudará a aplicar a metodologia de Lefebvre. Analisaremos o espaço percebido, o espaço concebido e o espaço vivido a partir da

enumeração e comparação do ambiente construído, como espacialização de uma técnica.

Dividimos este trabalho em cinco capítulos. O primeiro e segundo, serão os do referencial teórico e do método, respectivamente. O terceiro será o capítulo do espaço concebido, onde analisaremos a história da Av. Assis Brasil, sua constituição como centralidade e sua importância para a região metropolitana. O quarto será o do espaço percebido, onde apresentaremos a pesquisa de campo e levantaremos dados pertinentes ao nosso estudo. Neste capítulo aplicaremos a metodologia de estudo, e para tal dividimos a avenida em três grandes trechos, compreendendo-os previamente como destoantes em suas dinâmicas, o primeiro trecho compreende a área entre o início da avenida e o viaduto Obirici, o segundo trecho é do viaduto até o Terminal Triângulo e o terceiro trecho do terminal até o fim da avenida, próximo à divisa entre Porto Alegre e Cachoeirinha. Por último, o capítulo do espaço vivido, nesta etapa fizemos uma comparação entre a urbanização percebida em relação à história local, encontrando no espaço os tempos históricos das técnicas e quais organizações socioeconômicas foram responsáveis por sua materialização.

O trabalho traz também um grande número de fotografias e figuras, para que possamos mostrar ao leitor o tempo no espaço, como as formas urbanas são representações de seu tempo.

Este trabalho se propõe a ser uma junção entre método e pesquisa empírica, a fim de operacionalizar uma metodologia que nos ajude a compreender os fenômenos urbanos. Além disso, este trabalho servirá como base para futuras pesquisas que sejam feitas sobre a Avenida Assis Brasil e a zona norte de Porto Alegre no contexto da metropolização.

Como resultado pudemos discernir os distintos tempos históricos na composição do espaço urbano, evidenciando as diferentes rugosidades socioeconômicas que perduram até hoje, em um processo de ressignificação e adaptação.

2. REFERENCIAL TEÓRICO

A expansão do capitalismo de acumulação flexível trouxe consigo uma ressignificação dos atores inseridos direta ou indiretamente em suas engrenagens, as relações interdependentes e hierarquicamente distribuídas em escala global e de forma praticamente imediata através das tecnologias da informação mudaram o papel da cidade e na forma de se reproduzirem. A mecanização da produção industrial e agrícola trouxe consigo um exército de pessoas que necessitavam ocupação, como resposta, nasce assim uma sociedade de consumo subsidiada por um sistema financeiro onde o setor de serviços é o novo balizador do desenvolvimento urbano e assim as grandes concentrações urbanas ganham poder.

Obviamente este processo não se deu sem diversas crises, nem tampouco de forma linear e por todos os lugares, como nos mostra Harvey (2014) ao falar da crise nos EUA nos anos 1970 e nos países onde o modelo fordista, em conjunto com o Estado Keynesiano, eram a base do desenvolvimento capitalista. No Brasil, Santos e Silveira (2012) destacam o crescimento interno desta época, tendo São Paulo como principal expoente econômico, baseada sobretudo na concentração de capitais industriais, ainda que a base da economia nacional fosse agrícola, a capital paulista já começava a mostrar que a aglomeração traria consigo uma nova dinâmica para as economias das cidades, e é a partir dos anos 1970 que o processo de migração tanto rural quanto de região aumentam substancialmente o contingente populacional das grandes cidades. Santos e Silveira (2012) nos chamam atenção para esta “força autônoma” da população urbana:

Nos países subdesenvolvidos a população urbana parece ter levando-se em consideração apenas sua importância, um papel dinâmico e próprio, uma espécie de força autônoma. Isso quer dizer que ela tem capacidade de estimular novas atividades; nas mesmas condições tende a ser proporcional ao volume. A acumulação humana pode levar a uma multiplicação e a uma diversificação de ocupações e empregos típicos do crescimento. (pág. 80 e 81)

Enquanto isso, em Porto Alegre, a indústria de bens de consumo ganha força, produzindo para o mercado interno nacional. Esta indústria estava localizada e concentrada prioritariamente em paralelo ao porto. Assim, novos sítios industriais começaram a ser criados no que seria hoje o eixo da avenida Assis Brasil, motivados sobretudo por dois motivos: o primeiro é a impossibilidade de investimentos mais ao norte da cidade já que em 1941 sofreu bastante com uma grande enchente, além de que este novo eixo possuía terrenos baratos, que posteriormente foram extremamente importantes para a expansão da malha urbana através do loteamento de terras para a classe operária das novas fábricas.

O crescimento da região trouxe maior importância para a avenida que, seguindo o crescimento da cidade e da região metropolitana, começou a concentrar serviços para atender a população que vivia longe do centro da cidade, tornando assim uma nova centralidade.

Com este breve histórico é possível identificar diversos momentos que precisam de uma conceitualização, é necessário então que tenhamos conceitos capazes de explicar que tipo de transformações ocorreram neste espaço, cremos que os conceitos de urbanização, de metropolização, de centralidade e de técnica nos dão as ferramentas necessárias para analisar os fenômenos ocorridos na avenida Assis Brasil.

2.1. URBANIZAÇÃO

Podemos entender o conceito de urbanização simplesmente como a transformação de um sítio rural em meio urbano. Mas seria a concentração de população em espaços organizados e a construção de espaços que atendam suas exigências de consumo e de vida de uma população o suficiente para explicar as diferentes urbanizações no mundo? Buscamos aqui o motor para todo o desenvolvimento urbano, este caminho nos dará então uma concepção mais acurada sobre a urbanização, dando-nos o motivo pelo qual estes centros são criados. Harvey (2013) chama atenção para o desenvolvimento do

capitalismo industrial como embrionário à geografia que conhecemos hoje, completa ele:

A geografia histórica do capitalismo tem sido absolutamente notável. Povos dotados de total diversidade de experiências históricas, vivendo em uma incrível variedade de circunstâncias físicas, têm-se unido, às vezes de modo grandioso e por convencimento, mas mais frequentemente mediante o exercício de uma força bruta implacável, em uma unidade complexa no âmbito da divisão internacional do trabalho. (pág. 477)

Harvey se refere ao capitalismo industrial do século XIX como o sistema embrionário organizacional da sociedade moderna e enxerga no capitalismo um modelo que impulsionou o crescimento dos centros urbanos nos países capitalistas, portanto, há uma dimensão histórico-temporal no surgimento dos centros urbanos, eles representam uma etapa na evolução do modelo capitalista.

Ao sermos capazes de enxergar a urbanização enquanto materialização de um tempo histórico, podemos discernir as sucessões de modelos urbanísticos aos quais as cidades foram submetidas, Souza (2011) nos lembra que:

O urbanismo, entendido como uma ação que modifica, transforma e marca a estrutura espacial e a paisagem da cidade, tem sido estudado através de diferentes metodologias ou conceituações, seja de situações atuais, seja no contexto da evolução urbana. (pág. 119)

E acrescenta:

A partir do Século XIX, as transformações das cidades vão se intensificando em razão da necessidade de adaptar seus espaços às novas exigências da modernidade, que caracterizou o período pós Revolução Industrial. A leitura dessas transformações permite hoje visualizar a cidade como um receptáculo de intervenções que revelam as mais variadas correntes de pensamento sobre a cidade e o urbanismo, que se desenvolveram ao longo de determinado período. (pág. 120)

Temos aqui a forma e a função das cidades como uníssonas, ao mesmo tempo em que o espaço material é formado, o espaço temporal também é, e o abandono ou utilização destes espaços dependerá da adaptação ou não deles a modelos sucessores. Portanto, a reprodução do espaço urbano é também a reprodução de capital;

Neste sentido, a reprodução do espaço aparece como possibilidade renovada de realização da reprodução capitalista, num processo contraditório que encontra seus limites denotando crises periódicas. Isso se dá porque, ao se desenvolver, o capitalismo realiza sua missão histórica – a sua reprodução -, mas ao fazê-lo cria suas próprias contradições como momentos críticos, suscitando a necessidade de sua superação. (Carlos, A. F. A. 2015, pág. 25)

Essa superação do capitalismo e da construção dos espaços urbanos de que Carlos (2015) fala pode ser dada por inúmeras maneiras, mas ressaltamos aqui duas formas usuais para que isso aconteça, a primeira é organizacional, esta diz respeito ao urbanismo de ordem governamental, como planos de gestão, planos diretores, planos de gestão e questões normativas, trataremos destas questões à seguir. A segunda forma de reprodução do capitalismo e da produção espacial urbana se dá através da superação tecnológica, que reconfigura os arranjos de produção econômica, havendo assim uma reestruturação de importância entre centros urbanos, trataremos deste processo ao falarmos das técnicas na concepção de Milton Santos.

Portanto, entendemos o processo de urbanização como um estágio histórico do desenvolvimento do capitalismo, enquanto modelo e enquanto desenrolar histórico local. Sendo assim, ao avaliarmos o espaço devemos levar em consideração se os locais que estamos avaliando dizem respeito à uma modificação de sítios rurais em loteamentos urbanos bem como se estes novos espaços atendem a dinâmicas socioeconômicas ligadas ao desenrolar das atividades capitalistas, tal qual em nosso objeto de estudo o processo de industrialização.

2.1.1. Os Modelos Urbanos

Podemos falar ao mesmo tempo de modelos urbanos ligados ao urbanismo arquitetônico enquanto discurso, como o modernismo dentre outros, em paralelo as evoluções tecnológicas que resultaram em novas formas urbanas.

Souza (2011) nos conta a história do urbanismo em Paris nos séculos XIX e XX para trazer luz sobre os discursos e práticas de urbanismo, ela distingue três momentos que trouxeram grandes rupturas de modelo, mas que ainda hoje suas marcas são encontradas. A primeira é a haussmannização, ou do urbanismo Francês, entre 1852-1870, a segunda seria a marca do urbanismo da cidade jardim, do final do século XIX e início do século XX, e a terceira é o movimento do urbanismo modernista da década de 1920 em diante até o processo de metropolização das grandes cidades.

Entre 1852 e 1870 Paris passou por grandes reformas urbanísticas a fim de abrir novos espaços em uma cidade densa, tanto de população como de construções, esta reforma consistia em melhorar a qualidade do saneamento assim como abrir grandes espaços urbanos como avenidas e bulevares com intuito de melhorar a circulação de mercadorias, este foi um dos primeiros modelos a ser copiado, ainda que pontual ou parcialmente, em outras cidades. Souza (2011) destaca que as mudanças tecnológicas nas construções arquitetônicas fizeram com que os prédios adjacentes a essas novas e grandes avenidas fossem substituídos por outros de maior aproveitamento na relação ao uso do solo, ela completa:

A arquitetura eclética ou neoclássica dava lugar a uma arquitetura de fachadas sem ornatos, inicialmente com mais de cinco andares, mas que depois foi alcançando 10, 12 ou mesmo 20 andares e até muito mais. Janelas amplas em painéis de vidro exibiam a nova modernização sobre a modernização anterior. O processo de construir, demolir e reconstruir se acelerava rapidamente, acompanhando os avanços tecnológicos de cada momento. (pág. 122)

Campos (2012) acrescenta:

O modelo de reforma urbana parisiense e a concepção de seu traçado foram inspiradores para outras cidades europeias e americanas, que passaram por processos de transformação semelhante, na segunda metade do século XIX e início do século XX, voltados ao embelezamento, saneamento e suporte as atividades portuárias. A partir de então, ganha maior expressão o modelo de cidade em tabuleiro xadrez, vinculado a princípios modernistas de distribuição das atividades, favorecendo o zoneamento e a disposição da trama urbana reticular. (pág. 28)

Este processo seria a base para o movimento modernista décadas depois, mas cronologicamente foi o movimento das cidades-jardim que se constituiu no final do século XIX e início do século XX mas que teve seu ápice durante o período pós- segunda guerra mundial.

A base deste modelo consistia na construção de uma cidade ou de parte dela que garantisse a autossuficiência dos moradores de seus moradores, a motivação deste modelo veio da preocupação de seu autor, o teórico inglês Ebenezer Howard, com relação às condições deficitárias de vida do operariado e com a especulação do solo urbano como norteador do crescimento das cidades. Na década 30 do século XX houve uma apropriação da cidade jardim pela corrente culturalista, nesta nova concepção de cidade, ela deveria ter uma integração com o campo, formando um terceiro polo de atração em relação a urbe e a indústria, o solo deveria pertencer à comunidade, e as indústrias não deveriam ser poluidoras. As cidades teriam unidades de vizinhança ao invés de loteamentos, estas vizinhanças congregariam os serviços básicos e a área de habitação, além de escola onde o maior raio de deslocamento entre as crianças e as escolas seria de 400m, além disso, propunha o traçado orgânico de ruas e estruturas, respeitando as curvas de nível. Posteriormente veremos como este movimento influenciou a criação de bairros na região da Avenida Assis Brasil.

O terceiro movimento é o modernista, este movimento é caracterizado como funcionalista racionalista, ocorreu no início do século XX, este movimento propunha uma ruptura ao existente.

A cidade deveria conter altas densidades populacionais, porém, com espaços também generosos, no sentido do que dizia Le Corbusier, um dos próceres desta corrente: “concentrar para descongestionar”. Ou seja, edifícios altos e liberação de solo. Além disso, seus protagonistas pregavam a geometrização do traçado, com vias largas expressas atendendo a uma hierarquia de tráfego (Souza, 2011 pág. 124)

A grande proposição do modernismo era a organização da cidade segundo suas funções, habitar, trabalhar, recrear e circular como categorias de estruturação espacial.

Estes três grandes modelos pautaram a urbanização dos grandes centros capitalistas nos séculos XIX e XX, havendo uma sobreposição entre eles nestas

idades, entendendo o Brasil como um país periférico e subsidiário no desenvolvimento do capitalismo mundial sua urbanização segue em outro passo, fazendo com que a conceitualização de urbanização tenha que ser refletida por seus próprios parâmetros, sendo assim a etapa a seguir será para a melhor compreensão da urbanização brasileira, para que assim possamos encontrar o conceito que melhor encaixa para nosso problema de pesquisa.

2.1.2. Urbanização no Brasil

O processo de urbanização no Brasil pode ser dividido em três etapas segundo Milton Santos e María Laura Silveira (2012), a primeira é a do Brasil colônia, com uma formação espacial que ele irá denominar de “Brasil arquipélago”, a segunda diz respeito ao processo de circulação mecanizada e o início da industrialização no país, formando uma região concentrada, e a terceira é o processo de integração nacional, processo paralelo ao início da metropolização no país.

O Brasil arquipélago é a etapa de desenvolvimento técnico relacionado ao processo de colonização brasileiro, a divisão territorial do trabalho era relacionada a demandas exteriores, portanto, a cada nova demanda externa, como café, açúcar, pau brasil, e etc. uma nova malha técnica e urbana era formada no país, uma espécie de “urbanização testemunho”.

O desenvolvimento urbano era uma consequência imediata da combinação de dois fatores principais: a localização do poder político-administrativo e a centralização correspondente dos agentes e das atividades econômicas. É o caso, entre outros, de Salvador e do Recife e também do Rio de Janeiro, capital do Vice-reino do Brasil em 1763 (BERNARDES, L. e SOARES, M. T. S. Apud SANTOS & SILVEIRA, 2012, pág. 32)

Santos e Silveira (2012) destacam que processos históricos importantes como o vice-reinado, a transferência do Império português para o país em 1808 e a independência em 1822, foram incapazes de criar fluxos econômicos nacionais, reforçando assim o caráter externo do ordenamento do sistema urbano brasileiro.

[...] as diversas regiões, produzindo para o mercado externo, a este se ligavam praticamente sem itinerário, de modo que sua evolução espacial e econômica era ditada por relações quase diretas. Daí a imagem de um vasto arquipélago formado, na verdade, por um conjunto de “penínsulas” da Europa. (SANTOS & SILVEIRA, 2012, pág. 32)

As parcelas interiores do território eram povoadas em função de atividades como a mineração e a criação de gado nas fazendas. Na região de Minas Gerais, Bahia, Goiás e Mato Grosso, a mineração de ouro e diamante foi responsável pela criação de inúmeros núcleos urbanos, já a produção de gado, resultou na urbanização interior nas regiões nordeste e sul. (SANTOS & SILVEIRA, 2012)

Todavia, para Caio Prado Junior (1945, apud SANTOS & SILVEIRA, 2012 pág. 33), a importância do contingente demográfico localizado no litoral era muito expressiva, totalizando cerca de 60% da população, de um total de aproximadamente 3 milhões de pessoas. Havia uma relação direta entre a urbanização deste período e as conexões com a Europa, ou seja, dentre as maiores cidades brasileiras as portuárias concentravam grande parte da população.

As primeiras linhas regulares de navegação entre o Brasil e o Velho mundo, a partir de 1850 convidam à construção de cais nos portos do Rio de Janeiro, Bahia, São Luís do Maranhão, Recife, Cabedelo e as docas em Belém do Pará, que até então operavam como pontos de um precário desembarque (SANTOS & SILVEIRA, 2012, pág. 33)

Pedro Geiger (1963) e Murilo Marx (1991)(Apud SANTOS & SILVEIRA, 2012) destacam que o crescimento das cidades foi desigual, ligado sobretudo às oscilações das economias regionais ou de seu papel político.

Á partir da segunda metade do século XIX a produção industrial começa a surgir de forma incipiente ligada sobretudo a produção de bens de consumo, a atividade mais importante era a têxtil, a distribuição das fábricas se concentrava ao redor dos maiores centros urbanos, para abastecer a demanda das grandes populações. Em 1907 o Rio de Janeiro detinha 33,1% da produção industrial, São Paulo 16% e o Rio Grande do Sul 15%. Mas em apenas 13 anos o Rio de Janeiro foi ultrapassado por São Paulo, que em 1920 já detinha 30,5% da

produção industrial nacional, enquanto o Rio de Janeiro produzia 20,8%, isso pode ser explicado pelo grande contingente populacional imigrante que chegou em São Paulo no início do século XX. (SANTOS & SILVEIRA, 2012, pág. 36)

Tabela 1: 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
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
Minas Gerais	4,4	5,6	6,5
Demais Estados	28,4	23,6	16,3
Brasil	100	100	100

FONTE: CANO, W. 1977, Apud Miranda, A. E. 2013.

Leopoldi (2000) acrescenta:

O início da Primeira República, ou da República Velha (1889 – 1930), foi marcado pela política de 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 no país. (2000 Apud Miranda, 2013, pág. 116)

Além disso Miranda (2013) chama a atenção que dentre as principais políticas do governo central na Primeira República estava o protecionismo alfandegário, medida que favorecia a indústria brasileira. *“Até 1920 a prioridade da indústria brasileira era a continuidade do protecionismo alfandegário que defendia o artigo nacional em relação ao estrangeiro.”* (pág. 117). Acontece que as diferenças competitivas, tanto de produção como de mercado próximo, favoreceram a concentração do poder industrial na região sudeste, sobretudo São Paulo (tabela 1).

Outro ponto importante a ser ressaltado deste período são as grandes reformas urbanas, motivadas por modelos urbanísticos europeus, o traçado de

grandes avenidas, do modelo de Haussman, de bairros projetados conforme a corrente das Cidades-jardim, irão marcar as grandes cidades. Souza (2011) ressalta a administração de Pereira Passos no Rio de Janeiro, a abertura da Avenida Paulista em São Paulo, assim como a construção do bairro Jardim América projetada por Barry Parker, mesmo criador da primeira cidade-jardim. O movimento modernista se movimentará mais tarde, com a metropolização das cidades.

Esta concentração industrial do início do século XX é que irá estabelecer as bases para o processo de urbanização seguinte, é nesta época que o processo de integração técnica entre as regiões brasileiras começa.

É, simultaneamente, um começo de integração nacional e um início da hegemonia de São Paulo, com o crescimento industrial do país e a formação de um esboço de mercado territorial localizado no Centro-sul. Paralelamente, aumenta de forma acelerada a população global do país, mas de modo geral permanecem as velhas estruturas sociais. (SANTOS & SILVEIRA, 2012. Pág. 37)

Santos e Silveira (2012) chamam atenção que a nova participação do Brasil no capitalismo mundial no período entre guerras permitiu que as cidades beneficiárias de indústrias estendessem seu domínio regional pela integração de infraestruturas de escoamento de produção, havendo uma associação de “um tempo lento” para dentro do território com “um tempo rápido” para fora. Este período fica marcado pela mecanização do território brasileiro, com ferrovias e portos.

O aumento progressivo da população em conjunto com uma taxa de urbanização cada vez maior (tabela 2) levou um grande contingente populacional do campo para a cidade.

Tabela 2 Taxa de urbanização brasileira entre 1940 e 2010. Fonte: IBGE, 2017.

Período	Taxa de urbanização
1940	31,24
1950	36,16
1960	44,67
1970	55,92
1980	67,59
1991	75,59
2000	81,23
2007	83,48
2010	84,36

Durante as décadas de 1940 e 1950 a contínua integração nacional através de esforços de ampliação da rede rodoviária e de aeroportos reforça o papel de São Paulo enquanto metrópole nacional, onde grande parte das novas ligações conectavam a capital paulista aos demais estados brasileiros, sobretudo os do sul, formando assim uma “região concentrada” (SANTOS & SILVEIRA, 2012). Além disto, as migrações populacionais da região Nordeste e Norte para as regiões Sudeste e Sul trouxeram um rearranjo à demografia nacional.

Podemos associar esta urbanização ao modelo fordista de acumulação do capital, com grandes indústrias, grande número de operários e as cidades industriais como o resultado final deste processo.

Neste contexto, São Paulo torna-se o polarizador dos esforços produtivos nacionais, seja para abastecer seu mercado regional ou para direcionar as mercadorias produzidas lá. É a construção de um Brasil industrial e ao mesmo tempo concentrado, onde os maiores esforços de reprodução do capital se encontravam na região que Santos e Silveira (2012) chamam de “Região Concentrada”, localizada no Sudeste e Sul, ela é precedente do processo de globalização financeira mundial, possibilitados pelo desenvolvimento tecnológico, que iria trazer um novo paradigma na produção urbana mundial e brasileira. Este período é caracterizado pela ascensão das tecnologias de informação, pela financeirização das economias e pela flexibilização produtiva, possibilitada pela robotização da produção industrial de bens de produção, além da exploração de mão de obra barata para a produção de bens de consumo,

possibilitada pelas tecnologias de informação, com centros de comando nos países sede e produção em países do terceiro mundo, mas esse processo se estende também na criação de mercados consumidores, financiados por governos e bancos, e abastecidos por essa nova forma de produzir.

Sob o aspecto das feições urbanas a Metropolização das cidades aparece como novo processo, o tamanho das cidades que começam a surgir no Brasil e no mundo, sobretudo o subdesenvolvido, à partir da década de 1970 em diante é impressionante, por isso achamos necessário compreendermos melhor o processo de metropolização e como isso influenciou no espaço nacional e conseqüentemente em Porto Alegre.

2.2. METROPOLIZAÇÃO

Carlos de Mattos (2010) entende o processo de metropolização como resultado de uma nova fase de modernização capitalista ele explica que através de um sistema técnico pautado pela tecnologia de informação em conjunto com políticas econômicas liberais, começou um processo de ampliação do espaço de acumulação em escala global. As mudanças geográficas resultantes deste processo foram então o surgimento e a ampliação de grandes aglomerações urbanas, que seriam o meio de articulação deste espaço globalizado com suas respectivas regiões.

Lencioni (2011) diz que este processo é transacional, uma etapa da evolução do capitalismo, e ao conceituarmos a metrópole temos que levar os aspectos dinâmicos deste meio:

Essas mudanças (nas metrópoles), como dissemos, expressam uma metamorfose social e espacial e se constituem como um produto contemporâneo da metropolização do espaço, processo esse com, basicamente, oito características. A primeira é que seu fundamento não diz respeito apenas a transição do rural ao urbano, muito embora o processo possa contê-la; porque seu núcleo é a urbanização. A segunda é a de o que a metropolização do espaço conforma uma região de grande escala territorial, com limites extremamente dinâmicos e difusos. A terceira característica é a dessa região expressar ao mesmo tempo uma nítida e intensa fragmentação territorial e transparente segregação social, até então nunca vistas, ao lado de espaços com características bastante homogêneas. A quarta característica deve-se à redefinição de antigas hierarquias entre as

idades da região e da rede de relações entre elas. A quinta diz respeito ao expressivo número de cidades conturbadas com incrível polinucleação e intensa e múltipla rede de fluxos. A sexta característica é relacionada à diminuição relativa do crescimento demográfico da cidade central, acompanhada da expansão demográfica e desenvolvimento do ambiente construído de outros municípios da região. A sétima característica se pauta pela redefinição das pequenas cidades dessa região conformando um novo tipo de integração dessas pequenas cidades com espaços polinucleados. A oitava, diz respeito à intensidade dos intensos movimentos pendulares entre algumas cidades da região, consagrando uma expressiva estrutura regional em rede. (pág. 52)

Se somarmos as compreensões de Mattos e Lecioni podemos entender que o processo de metropolização é o resultado da espacialização de uma etapa do desenvolvimento capitalista, que redefine hierarquicamente a organização territorial da metrópole, dinamizando o processo de criação de novas centralidades através da interligação técnica, seja viária ou informacional, que propicia a expansão urbana da metrópole.

Soares (2004) completa este pensamento ao reforçar o tempo histórico do capitalismo *“A atual fase de reestruturação e produção espacial do capitalismo tardio é caracterizada pela “explosão” das tradicionais formas de concentração urbana e pela emergência de novas formas espaciais...”* (pág. 2) ele enxerga na metropolização o novo paradigma dos fenômenos urbanos, e ressalta a reprodução deste processo:

A difusão da metropolização pelo território é um exemplo desse processo. Na escala intra-urbana, o fenômeno da dispersão urbana, da urbanização difusa, está alterando as tradicionais formas das cidades gerando as chamadas novas centralidades e as novas periferias. (pág. 2)

Cabe ressaltar aqui que as tradicionais formas das cidades dizem respeito também aqueles modelos de urbanismo que havíamos falado previamente, o movimento modernista influenciou muito a urbanização brasileira durante o período fordista (HARVEY, 2013) racionalista e funcionalista, estes movimentos previam a setorização da cidade, e as cidades foram se transformando *“pelo princípio da substituição, da destruição e da construção”* (SOUZA 2011).

[...] as vias expressas, características dessa corrente, a partir do final dos anos 1960, vão começar a aparecer nas cidades. [...] No Brasil, isso é o resultado do crescimento da indústria automobilística, que

potencializou o número de carros circulando pelas ruas, obrigando as municipalidades a tomarem providências no sentido de aumentar a largura e as extensões das mesmas, de forma que os veículos tivessem espaços exclusivos, independentemente dos pedestres. O aproveitamento de estudos mais recentes a este respeito contribui para uma modernização forçada. Foram abertas perimetrais, marginais, radiais, eixos, enfim, tudo para facilitar a circulação mais rápida. (SOUZA 2011, pág. 126)

Pedro Abramo (2007) nos chama atenção para o choque entre a cidade compacta “mediterrânea” e a cidade “anglo-difusa” e o mercado imobiliário como novo ator norteador da produção urbana. O neoliberalismo, enquanto discurso político, mudou o panorama dos programas de planejamento urbano, a flexibilização regulatória manifesta uma crise no fordismo urbano e no urbanismo modernista, o financiamento em infraestrutura e equipamentos de serviços urbanos financiados pelo Estado entra em declínio. O mercado surge como,

[...]principal mecanismo de coordenação de produção das materialidades urbanas, seja pela via das privatizações de empresas públicas urbanas, seja pela hegemonia do capital privado na produção das materialidades residenciais e comerciais da cidade. (pág. 25),

Abramo (2007) destaca que nos países latino americanos, além do Estado e do mercado, uma terceira via é responsável pelo processo de urbanização, a necessidade, para o autor, ela promoveu a produção de “cidades populares” com um ciclo de ocupação, autoconstrução e auto-urbanização. Para Abramo, há um processo atual que combina mercado com processos informais de ocupação, característicos dos processos de segregação urbana, ele o chama de o “mercado informal de solo”. Somando-se ao mercado formal, o mercado informal e a articulação de ambos no desenvolvimento urbano seriam os responsáveis, nas cidades latino-americanas, de uma urbanização Com-fusa, mesclando a cidade compacta europeia, e a cidade difusa do modelo anglo-saxão.

Martin (1997) ajuda a reforçar este processo dizendo que o crescimento desigual agravou os desequilíbrios e produziu altos custos sociais e que a crise fiscal do Estado acumulado a déficits de moradias, sobretudo nas cidades do terceiro mundo, resultou na proliferação de assentamentos marginais e em formas variadas de favelas e de assentamentos.

Guy Di Méo (2008) completa a ideia de processos diversos atuando sobre o espaço urbano, ele diz:

[...] a metropolização confere por sua vez uma nova ampliação, uma diversificação desproporcionalizada e espaços incontestavelmente novos a estes fenômenos de segregação/segmentação de certo modo antigos. Ela os conduz às suas convulsões, multiplicando de um lado os bunkers de riqueza (gated-communities e outras áreas de habitação completamente fechadas) aos quais ela pode conceder uma autonomia política de gestão, isolando de outro modo os guetos desfavorecidos, abandonados pelo poder público. (pág. 3)

A metropolização mundial se dá ao passo da junção de diversos outros fatores, dentre eles estão o desenvolvimento das tecnologias de informação, e a criação de um sistema de produção e um mercado de consumo “global”, é através da quebra do paradigma tecnológico que se desencadeia uma série de desdobramentos espaciais, Santos (2006) chama este período de meio técnico científico informacional, onde as tecnologias de informação possibilitam um domínio mais vasto à aqueles que tomam as decisões, em uma ordem hierárquica de verticalidades e horizontalidades. Jean-Paul Ferrier (Apud DI MEO, 2008) afirma que o termo “metropolização” *“apenas designa o estado atual da territorialização das regiões do mundo submissas a intensas mutações de todas as ordens, qualquer que sejam suas posições sobre um eixo de países desenvolvidos/países em desenvolvimento.”* (pág. 6).

Scott, Agnew, Soja e Storper (2001), chamam atenção para estas cidades-regiões e como elas servem de motor para a economia global. A organização produtiva capitalista moderna resultado do desenvolvimento tecnológico e da reordenação em rede dos territórios, possibilitado pelas tecnologias de informação, concede as cidades-regiões uma posição de nós importantíssimos que ligam o mercado mundial com suas respectivas regiões. São vistos então três resultados notáveis que dominam os efeitos localizados da globalização e da reestruturação econômica (págs.16 e 17):

- 1) A heterogeneidade cultural e demográfica crescente, induzida pela migração em grande escala, criando as aglomerações urbanas culturalmente mais diversificadas na história. Como efeito a heterogeneidade cultural crescente é associada tanto a perigos

explosivos quanto a novas e criativas oportunidades para mobilidade e a justiça.

- 2) A mudança pronunciada na morfologia espacial das cidades-regiões globais. Em comparação as aglomerações metropolitanas precedentes onde eram encontrados um ou dois centros urbanos claramente definidos, as cidades-regiões de hoje se tornam aglomerações policêntricas ou multi-agrupadas. Ademais, de modo geral, houve um crescimento rápido de *outer cities* e *edge cities*, que são áreas urbanizadas periféricas, estas áreas longe dos centros urbanos antigos se transformaram em centros urbanos com organização jurídica própria. Muitas aglomerações centrais estabelecidas e mais antigas experimentaram um êxodo de certos grupos populacionais e de atividades empregatícias, mas os espaços esvaziados foram também reocupados sistematicamente por novas comunidades de imigrantes por funções econômicas (Ver SILVA, E. T.). Ao mesmo tempo, novos pólos de crescimento urbano estão sendo criados na periferia, alongando e fixando o tecido urbano em uma constelação regional re-centralizada de cidades.
- 3) A correlação entre os dois primeiros fatores, e a importância que ambos têm na ampliação das diferenças sociais, tornou-se manifesto que a globalização e suas formas associadas de mudança econômica tendem a ampliar a disparidade entre a opulência e a pobreza em termos econômicos sociais e espaciais. A globalização intensifica essas tendências pela estimulação do crescimento de empregos bem remunerados em grandes cidades enquanto promove a proliferação de empregos marginais, sem qualificação.

Podemos entender o processo de metropolização como um desfecho do capitalismo de acumulação flexível e que produz espaços desiguais atendendo a demandas distintas, sejam elas mercadológicas, estatais ou de exclusão e necessidade. Estas questões podem ser tratadas em duas escalas, a primeira é a escala do processo como um todo, a metropolização enquanto modelo, intencional ou não do desenvolvimento urbano mundial, a segunda são as

questões internas da forma de organização dos bairros, centros, e cidades em uma metrópole, adaptando as avaliações às realidades distintas com que iremos lidar, pois os tipos de metrópoles são diferentes de acordo com o papel da economia de um país ou de uma cidade no capitalismo global, é o exemplo das classificações das cidades globais em alpha, beta e gama, há uma desproporção de poder entre os espaços.

Portanto, quando queremos chegar a um conceito de metropolização precisamos entendê-lo em relação ao intuito que desejamos em nosso trabalho, que é o de avaliar a produção urbana em Porto Alegre, e entender a importância da Avenida Assis Brasil neste processo. Quais são os acontecimentos que se realizaram nesta área da cidade que podem ser atrelados a desdobramentos de processos maiores como, por exemplo, os processos de industrialização, urbanização e metropolização influenciaram na materialidade deste espaço? O que é uma centralidade?

2.3. CENTRALIDADE

A primeira aproximação a ser feita do conceito de centralidade, é que devemos entendê-lo como um processo, portanto, a centralidade em si é uma construção social e econômica, sendo dinâmica e mutável ao longo do tempo, Roberto Lobato Corrêa (1989) chama atenção para a formação de centralidades como resultada de processos socioeconômicos mercantilistas e até pré-capitalistas, sendo assim, as formações sociais já se organizavam com centralidades, mas é no processo capitalista de produção do espaço e a organização da produção que as centralidades tomam uma maior proporção e velocidade, ele entende a cidade, e especialmente a centralidade enquanto um espaço de ligação do sistema produtivo:

A cidade mantém uma série de ligações com o mundo exterior a ela, ligações que envolvem fluxos de capitais, mercadorias, pessoas e ideias. Para isto ela é um foco de transportes inter-regionais. Este é um lugar-comum a respeito da cidade[...] (pág. 38)

Através do processo de industrialização e a nova demanda por espaços urbanos com estruturas produtivas e organizacionais maiores, como portos, ferrovias, bairros operários, pavimentação, e etc. no processo de urbanização de forma geral, as centralidades ganham maior notoriedade perante o desenvolvimento econômico:

Com a revolução industrial. As ligações com mundo exterior a ela (área central) ampliaram-se qualitativa e quantitativamente. Nesta ampliação as ferrovias tiveram um papel de destaque, tornando-se a partir da segunda metade do século XIX, o mais importante meio de transporte inter-regional. Numerosas empresas e linhas foram criadas pelo capital privado, sendo elas razoavelmente independentes uma das outras. Por outro lado, algumas cidades tornaram-se grandes centros metropolitanos, sendo servidas por numerosas linhas ferroviárias: Londres, Paris e Chicago são excelentes exemplos. (pág. 38)

A ampliação da malha viária e a conexão de pontos economicamente dinâmicos, resulta em uma insurgente concentração de atividades ligadas a ampliação urbana, é o caso do comércio atacadista, escritórios e indústrias, criando assim um mercado de trabalho, ampliando além dos deslocamentos inter-regionais, os deslocamentos intra-urbanos. (CORRÊA 1989)

Rogério Barreto (2010) completa:

A cidade industrial, espaço de produção, de circulação e de consumo, traduz um modelo produtivo assente numa lógica capitalista. A concentração de atividades produtivas na cidade é responsável por um processo que leva a emergência de áreas centrais em função dos diferentes usos do solo, de que resulta uma alteração da forma urbana e uma segmentação social e espacial num espaço urbano mais alargado e mais complexo. (pág 31)

Portanto, o fenômeno que começa a surgir na configuração espacial urbana de modo geral é que a importância dos centros é ampliada pela criação de conexões urbanas inter-regionais, há então uma “solidariedade técnica” (SANTOS, 2006) que reforça o papel do centro, quando há conexões centro-periferia. Ao mesmo tempo, por gerar fluxos cada vez maiores o próprio centro torna-se um espaço rígido com poucas mudanças estruturais e acaba por ser incapaz de suportar demandas cada vez mais crescentes, neste momento, o processo de ampliação das atividades econômicas demanda e cria novas áreas de expansão. Para Corrêa (1989), é na segunda metade do século XX que o

processo de formação dos centros históricos perde relevância, Horwood e Boyce (1959 Apud CORRÊA 1989 pág. 40 e 42) trazem os fatores que ajudaram a frear o crescimento dos centros urbanos em cidades industriais e nas metrópoles, segue o trecho:

- a) Uso intensivo do solo. Trata-se da área da cidade de uso mais intensivo, com maior concentração de atividades econômicas, sobretudo no setor terciário. É aí que se encontram os mais elevados preços da terra, justificando-se assim a intensidade do uso do solo.
- b) Ampla escala vertical. O núcleo central apresenta-se com a maior concentração vertical, facilmente distinguível na paisagem urbana. A presença de edifícios de escritórios, juntos uns dos outros, viabiliza as ligações interpessoais vinculadas aos negócios.
- c) Limitada escala horizontal. Em oposição à característica anterior, o núcleo central é limitado em termos de extensão, sendo, via de regra, passível de ser percorrido a pé.
- d) Limitado crescimento horizontal. Sua expansão se faz sobretudo por uma mais acentuada verticalização, demolindo-se prédios mais antigos que são substituídos por outros mais elevados. Esta característica está associada às anteriores.
- e) Concentração diurna, durante horas de trabalho, da população, sobretudo pedestres. Por não construir área residencial, apresenta-se deserta à noite.
- f) Foco de transportes intra-urbanos. É o ponto de convergência do tráfego urbano e, em muitos casos, o ponto de baldeação para bairros situados ao longo de diferentes direções.
- g) Área de decisões. No núcleo central localizam-se as sedes sociais ou escritórios regionais das principais empresas que atuam na cidade e em sua região de influência. O Estado tem aí muitas de suas instituições. É assim o ponto focal da gestão do território.

A diminuição de importância dos centros históricos deve-se também ao fato de que o desenvolvimento de tecnologias de informação possibilitaram que os centros de regência emitissem decisões de lugares cada vez mais distantes, ou seja, os centros administrativos não necessitam mais uma proximidade física

com os centros produtivos, outro fator importante é a própria expansão dos centros urbanos que em geral aumentaria o tempo de deslocamentos das populações para terem acesso a serviços que se encontram só nos centros. Assim, novos centros são formados para atender uma demanda das áreas mais afastadas. Surgem então as novas centralidades.

Para Campos (2012):

Centralidade urbana é a propriedade que uma área, setor ou região podem adquirir de concentração de principais atividades comerciais e de serviços, bem como os terminais de transportes interurbanos e intraurbanos. Esta propriedade resulta e é estimulada pela dinâmica da economia de mercado, encontrando em alguns espaços da cidade o ambiente adequado para sua materialidade. Neste sentido, entendendo a cidade como um sistema articulado de objetos e ações (SANTOS, 2006), segundo o dizer de Milton Santos, os espaços centrais dizem respeito a facilidade de acesso e à competição pelo uso da terra, não se configurando como tal apenas por sua posição geográfica, mas antes pelo papel que desempenha na articulação das partes e do todo. (pág. 20)

Barros (2010) completa este pensamento ao dizer que o centro tradicional começa a competir com outros centros emergentes à partir da segunda metade do século XX, estes novos centros possuem menor dimensão, mas existem para atrair a população de sua área de influência, configurando um processo de fragmentação e de hierarquização entre diferentes áreas da cidade. Este “puzzle” urbano conta com centros secundários (e alternativos) que se afirmam como espaços objetivos, terceirizados e de fácil acesso, reduzindo os deslocamentos ao centro principal ao prover bens e serviços à população local.

Corrêa (1989) avalia estas novas centralidades como um processo dual de centralidade/descentralidade, a formação de uma nova centralidade implicaria imediatamente na perda de importância relativa de um centro consolidado. Corrêa recorre a Colby (1959) sobre os aspectos que ajudam no processo de descentralização, sobretudo quando são criadas atrações em áreas não centrais, dentre elas estão: terras não ocupadas, com baixo preço de impostos; infraestrutura implantada; facilidade de transportes; qualidades atrativas do sítio, como topografia e drenagem (importante para nosso caso); possibilidade de controle do uso das terras; amenidades;

Martín (1997) ajuda a explicar essa descentralização de forma organizada, ele parte de uma primeira consideração segundo a qual o comércio não se distribui de forma aleatória dentro da cidade, ele se agrupa em torno de lugares onde haja máxima acessibilidade. Além disso, a partir da década de 1940 as localizações periféricas ampliaram-se consideravelmente acompanhando a expansão das áreas residenciais suburbanas, a generalização do uso de automóveis e a criação de áreas comerciais que buscavam atender a clientela destas áreas.

Campos (2012) completa:

Já as centralidades frutos do processo de descentralização funcional das cidades, decorrem da geração de novos polos de concentração, com características próprias vinculadas as especificidades do lugar e à população que delas faz uso, caracterizando o que Corrêa (1997) denomina de subcentros.[...] Cada subcentro constitui-se em resultado de ações e investimentos, tanto públicos como privados, ao longo de sua história, assimilando, portanto, as influências do momento histórico em que se desenvolve, tais como linguagem arquitetônica, desenho dos espaços públicos, dimensionamento e distribuição de infraestrutura. Na atualidade tornou-se comum nos subcentros de caráter empresarial a forte presença e influência das novas tecnologias da informação e de construção. O aumento de atividades vinculadas ao lazer também ganha magnitude significativa na cidade contemporânea. (Pág. 25)

Podemos atrelar o processo de centralidade a questões funcionais do crescimento urbano, ou seja, a própria expansão da malha urbana demanda por novos espaços de consumo, de distribuição, gerando assim novas concentrações, a fluidez do território material, ou seja, a possibilidade de deslocamentos no espaço em menor espaço de tempo (SANTOS, 2006) atrai maiores fluxos de pessoas, de mercadorias e de capital, gerando assim novas centralidades urbanas, como um desenrolar do capitalismo do atual meio técnico. Para Campos (2012), as centralidades estimulam os diferentes agentes produtores da cidade, suas práticas espaciais se dão “pela” e “na” centralidade, o espaço resultante caracteriza-se como um espaço concentrador e difusor de atividades, investimentos e movimentos de informação, capital, pessoas e mercadorias. A autora destaca ainda a importância dos eixos viários com funções arteriais como propícios para este tipo de movimento:

Os eixos viários urbanos com funções arteriais também tendem a se constituir em elementos agregadores de centralidade ao longo de sua

configuração linear, com características peculiares dos centros desenvolvidos em áreas ou setores. É possível nestes eixos a absorção de diferentes aspectos referentes a setores pelos quais passa; a paisagem, assim, revela as diferenças socioespaciais ali presentes, observáveis em ritmos distintos – veículos ou pedestres. (pág. 26)

O conceito de centralidade que buscamos aqui tem que servir para explicarmos os processos que julgamos importantes na formação da centralidade da Avenida Assis Brasil. O conceito que podemos compreender a partir do referencial é que a centralidade:

- a) É fruto do desenvolvimento socioeconômico, por isso é possível enxergar centralidades em diferentes tempos históricos, sejam pré-capitalismo ou durante seu desenvolvimento, ao avaliarmos estas formações precisamos fazer a distinção entre as diferentes formações socioeconômicas;
- b) Dentro do processo de desenvolvimento do capitalismo as centralidades desempenharam diferentes papéis, então podemos considerar a centralidade urbana industrial diferentemente da centralidade urbana em áreas metropolitanas;
- c) Entender o papel da descentralização e da centralização na malha urbana, partindo do processo de expansão urbana há uma necessidade que demanda por novos serviços surgindo assim novas centralidades;
- d) O papel desempenhado por eixos viários na expansão previamente descrita é de extrema importância, sobretudo no nosso objeto de estudo;

Neste momento, conseguimos conceituar o processo de centralização capaz de atender as necessidades do nosso objeto de estudo, entendemos previamente a Avenida Assis Brasil como o resultado de diferentes tempos do desenvolvimento socioeconômico, e como um eixo viário que ajuda no processo de descentralização/centralização característico das metrópoles.

2.4. AS TÉCNICAS

Para discutirmos a técnica e como o estudo de seu desenvolvimento pode ser avaliado geograficamente, iremos recorrer a Milton Santos (2006), quando o mesmo aproxima-se muito da ideia de estrutura de Lefebvre (1973) e nos ajuda a conseguir operacionalizar o estudo da estrutura através da evolução técnica e acrescenta:

Sem dúvida, o espaço é formado de objetos; mas não são os objetos que determinam os espaços. É o espaço que “determina” os objetos: o espaço visto como um conjunto de objetos organizados segundo uma lógica e utilizados (acionados) segundo uma lógica. Essa lógica da instalação das coisas e da realização das ações se confunde com a lógica da história, à qual o espaço assegura continuidade. É nesse sentido que podemos dizer como Rotenstreich (1985, p.58) que a própria história se torna um meio (um environment), e que a síntese realizada através do espaço não implica uma harmonia pré-estabelecida. Cada vez se produz uma nova síntese e se cria uma nova unidade. (pág. 25, 2006)

Neste momento o autor nos dá uma grande contribuição no esforço da construção metodológica da pesquisa, ele parece dialogar diretamente com Lefebvre (que veremos melhor na metodologia), dando ao pesquisador ferramentas para o estudo da estrutura social e material das formações urbanas. Através da materialização da técnica podemos estudar e interpretar os diferentes modelos socioeconômicos dominantes na produção espacial urbana.

Ao trazermos esta interpretação para o caso específico de Porto Alegre poderíamos comparar as diferentes formas e datá-las de modo que possamos remetê-las a uma estrutura socioeconômica. Um exemplo desta operacionalização seria a comparação do tempo social e técnico responsável pela construção do Conjunto Residencial do Passo d’Areia nas décadas de 1940 e 1950 (figura 1) em comparação ao condomínio Life Square de 2005 (Figura 2), que se encontram fisicamente a cerca de 1 km de distância mas temporalmente falando, representam modelos de crescimento urbano completamente distintos. A vila IAPI representa um marco no urbanismo de Porto Alegre como o primeiro grande empreendimento residencial com destino a classe operária e promovido pelo governo federal de Getúlio Vargas, processo diretamente ligado com a expansão da indústria no município e na região da Avenida Assis Brasil. Em

compensação, o condomínio Life Square representa uma outra fase do processo de formação urbana, onde o mercado imobiliário e financeiro promovem uma valorização do preço do solo, especulativamente ou não, sendo o solo neste novo tempo socioeconômico uma espécie muito particular de capital fictício (HARVEY, 2013).



Figura 1 Conjunto residencial Passo d'Areia, Vila IAPI 1952. FONTE: Nick Acervo, 2016.



Figura 2 Condomínio Life Square, 2015. FONTE: Imovelweb, 2016.

Um fator importantíssimo ao trabalharmos a materialidade da técnica como subsídio para a temporalização espacial é entendermos seu papel dialético no processo de expansão espacial pois, de acordo com o tempo histórico em que ela se encontra, a técnica pode servir tanto como empecilho quanto como alavanca dos processos socioeconômicos. Quando uma técnica torna-se obsoleta ao modelo técnico mais moderno ela tende a ser subutilizada ou abandonada. Para sua superação o capital moderno geralmente supera este problema de duas maneiras, a primeira é a substituição desta técnica por uma

mais moderna, mas lembramos que isso implica um grande dispêndio de capital na maioria das vezes, a segunda alternativa é a realocação dos novos sistemas técnicos para um sítio que possa ser construído do zero, sendo assim, não necessitaria de adaptação. Estas técnicas superadas pelo tempo são chamadas por Santos (2006) de rugosidades, mas as rugosidades em um meio urbano podem ser facilmente superadas? Harvey (2013) nos explica que o ambiente construído (semelhante a rugosidade de Santos) no capitalismo é visto como uma mercadoria, e:

Considerados simplesmente como mercadorias, os elementos do ambiente construído exibem algumas características peculiares. A imobilidade no espaço significa que uma mercadoria não pode ser movida sem que o valor nela incorporado seja destruído. Os elementos do ambiente construído têm uma posição ou localização espacial como atributo mais fundamental que incidental. Por isso eles têm de ser construídos ou reunidos *in situ* na terra, de forma que a terra e a apropriação do arrendamento da terra se tornem significativas. Além disso, a utilidade de elementos particulares depende de sua localização em relação a outros – lojas, moradias, escolas e fábricas devem todas ser razoavelmente próximas umas das outras. Toda a questão de ordenação espacial do ambiente construído tem então de ser considerada; a decisão de onde colocar um elemento não pode ser divorciada do “onde” dos outros. (HARVEY, 2013, pág. 316)

A superação das rugosidades ou do ambiente construído, dentro de uma sociedade capitalista, se dá através do processo de acumulação e especulação sobre o solo, portanto, o próprio processo de centralização da Avenida Assis Brasil serve dialeticamente para atrair capital e para a construção de técnicas, assim como cristalizar o tempo histórico. Há três tempos de um mesmo processo, a fixidez, a rigidez e a fluidez (SANTOS, 2006).

Para entender estes três tempos é preciso entender a evolução da técnica de Santos (2006) partindo do meio Natural ao Meio Técnico-Científico-Informacional, o autor avalia que a evolução da técnica trouxe consigo uma maior especificidade do produção e, conseqüentemente, das funções dos espaços. Comparemos aqui com um simples exemplo, uma enxada com um trator de arado, a enxada por ser uma técnica menos complexa e adaptável a quase qualquer terreno possui pouca especificidade, já o trator de arado, apesar de possibilitar uma produção maior, não pode ser utilizado em qualquer terreno, sendo utilizado em áreas mais planas e que possibilitem seu deslocamento, a

questão central nesta comparação não é julgar a produtividade, mas sim como as técnicas podem influenciar a forma organizacional geográfica da distribuição produtiva, modificando as relações sociais e econômicas.

Ao adaptarmos este exemplo ao meio urbano, ao ambiente construído, sobretudo na construção de edifícios a troca ou a substituição de uma técnica por outra implica um dispêndio de energia e capital muito maiores que no campo, pois a *fixidez* das técnicas cristaliza um tempo técnico que pode não servir ao tempo sucessor, esta especificidade do espaço acaba conferindo-lhe a *rigidez*, ou seja, a incapacidade destas técnicas de se adaptarem a novas exigências. A especificidade do espaço existe para que ele possa ter uma maior *fluidez*, que, sobre o ponto de vista técnico, é aquele espaço ou técnica que consegue melhor potencializar os fluxos, onde as mercadorias, pessoas, informações e etc. possam se deslocar da forma mais rápida e em maior quantidade possível.

Santos (2006) acrescenta que este movimento dialético de fluidez e rigidez atingidos pela técnica ora se completam ora não são suficientes:

Essa rigidez tanto se manifesta pela existência de novas técnicas convergentes, como pelas formas de trabalho que esse meio técnico renovado acarreta. Fala-se muito em flexibilidade e flexibilização como aspectos maiores da produção e do trabalho atuais, mas o que se dá, na verdade, é a ampliação da demanda da rigidez. Pode-se dizer, sem risco de produzir um paradoxo, que a fluidez somente se alcança através da produção de mais capital fixo, isto é, de mais rigidez. (pág. 169)

Estes três tempos do desenvolvimento socioeconômico e técnico, a fixidez, a rigidez e a fluidez, fazem parte da evolução de uma técnica temporalmente e tecnologicamente, acreditamos que, segundo a caracterização de Santos (2006), é importante destacar dois meios técnicos que conversarão diretamente com nossa pesquisa, são eles, o meio Técnico e o meio Técnico-Científico-Informacional.

Para Santos (2006):

O período técnico vê a emergência do espaço mecanizado. Os objetos que formam o meio não são apenas, objetos culturais; eles são culturais e técnicos, ao mesmo tempo. Quanto ao espaço, o componente material é crescentemente formado do “natural” e do “artificial. Mas o número e a qualidade de artefatos varia. As áreas, os espaços, as regiões, os países passam a se distinguir em função da

extensão e da densidade da substituição, neles, dos objetos naturais e dos objetos culturais por objetos técnicos. (pág. 158)

Podemos imaginar o meio técnico como a superação do homem sobre a natureza, o tempo das sociedades não são mais pautados pelo meio natural, o homem é capaz de mecanizar e artificializar a natureza, “*o homem começa a fabricar um tempo novo, no trabalho, no intercâmbio, no lar. Os tempos sociais tendem a se superpor e contrapor os tempos naturais.*” (SANTOS, 2006. Pág. 158). Além disso, a divisão internacional do trabalho tende a aumentar, com isso a alienação de espaços mediante a adoção de novas técnicas muda consideravelmente o panorama sócio cultural nestes novos locais. A razão das organizações produtivas é o comércio, abastecido pela nascente indústria mecanizada. Podemos estender este tempo técnico do século XIX até metade do século XX, das indústrias de manufatura até o fordismo.

O fenômeno, porém, era limitado. Eram poucos os países e regiões em que o progresso técnico podia instalar-se. E, mesmo nestes poucos, os sistemas técnicos vigentes eram geograficamente circunscritos, de modo que tanto seus efeitos estavam longe de ser generalizados, com a visão desses efeitos era, igualmente, limitada. (SANTOS, 2006. Pág. 159)

Como descrito previamente, o meio técnico no Brasil trata-se da mecanização produtiva e de circulação de mercadorias, e como resultado na configuração espacial nacional surgiu a “região concentrada” (SANTOS & SILVEIRA, 2012).

O meio técnico estabelece as bases para o desenvolvimento de um novo meio, o meio técnico-científico-informacional que para Santos (2006) começa no período após a segunda guerra mundial, e sua afirmação, incluindo países de terceiro mundo, acontece na década de 70.

A principal característica deste período técnico é a construção das técnicas a partir da ciência e sua difusão através das técnicas informacionais, que em conjunto formam uma nova formação socioeconômica mundial.

Essa união entre técnica e ciência vai dar-se sob a égide do mercad. E o mercado, graças exatamente à ciência e a técnica, torna-se um mercado global. A ideia de ciência, a ideia de tecnologia e a ideia de mercado global devem ser encaradas conjuntamente e desse modo

podem oferecer uma nova interpretação à questão ecológica, já que as mudanças que ocorrem na natureza também se subordinam a essa lógica. (SANTOS, 2006. 159)

As técnicas de informação em conjunto com o processo de produção industrial robotizado possibilitam um novo reordenamento mundial da produção e dos espaços de comando, a intencionalidade dos espaços se dá em um movimento mundial, por exemplo, a financeirização dos espaços urbanos (HARVEY, 2013), os centros de comando financeiros informatizados e a produção industrial automatizada, afetam o processo produtivo em escala global, países antes alienados do processo, hoje são incluídos, porém de forma desigual e hierarquicamente subordinados, criando assim os “espaços que mandam” e os “espaços que obedecem” (SANTOS, 2006).

Temos que lembrar que a inserção de novos espaços ao meio técnico-científico-informacional não é etapista, ou seja, não é necessário a sucessão de meio técnico para técnico-científico-informacional, os novos espaços já surgem dotados das técnicas mais avançadas, e é justamente por isso que estes espaços são inseridos dentro de novos processos socioeconômicos, por não haverem barreiras para instalação técnica.

Os espaços assim requalificados atendem sobretudo aos interesses dos atores hegemônicos da economia, da cultura e da política e são incorporados plenamente as novas correntes mundiais o meio técnico-científico-informacional é a cada geográfica da globalização. (SANTOS, 2006. Pág. 160)

O capitalismo de acumulação flexível propõe-se como o “motor único” da produção mundial, cria-se então uma “globalização perversa” (SANTOS, 2011) pautada pelo mercado, Oliveira (2005) destaca este processo e seus reflexos no Brasil, ele considera este momento histórico como capitalista monopolista mundial, e completa:

O Brasil não ficou à margem da ofensiva do capitalismo internacional mobilizado pelos grupos financeiros e monopólios. [...] Estes são os fatores que impulsionaram os fluxos de capitais (a poupança externa, como dizem os economistas) e de tecnologia dos grandes centros para muitos países do chamado Terceiro Mundo, imprimindo-lhes o surto de crescimento industrial, do qual o Brasil é um exemplo. Esse surto promoveu o país, como dizem os tecnocratas, de “subdesenvolvimento” a “país em desenvolvimento”. Foi a isso que se

assistiu nas décadas de 60 e 70, quando surgiu no país uma “milagrosa” evolução econômica. A esse fato, e em particular à política nele seguida, se deu o nome de “modelo”. Esse modelo consistiu essencialmente, em preparar, facilitar, recepcionar, acomodar e favorecer mais e da melhor forma possível a entrada do capital internacional no Brasil. (pág. 293)

Para Santos e Silveira (2012) a inserção brasileira no meio técnico-científico-informacional se deu através de uma integração técnica com uma fragmentação produtiva e organizacional, quanto mais munido de técnicas mais externamente é controlado o território. Os autores destacam que *“cada ponto do território modernizado é chamado a oferecer aptidões específicas à produção”* (pág. 105), há então movimentos de *rigidez* do território nacional, voltados sobretudo para o mercado internacional. Este processo é resultado de alguns movimentos paralelos que modificaram a organização produtiva, sendo eles, a “descentralização” industrial, a “guerra fiscal” dos lugares, a modernização da agricultura.

A “descentralização” industrial é resultado da ascensão de São Paulo como metrópole informacional, centro de comando produtivo brasileiro, diretamente ou de forma subserviente, a mão de obra sindicalizada e concentrada desta região não fazia mais sentido financeiro para as empresas com tecnologias de produção que possibilitariam uma produção em lotes menores e de forma espalhada, o que acontece então é uma “migração” da produção para outras regiões do país.

A “guerra fiscal”, acontece pois:

As mudanças de localização de atividades industriais são as vezes precedidas de uma acirrada competição entre Estados e municípios pela instalação de novas fábricas e, mesmo, pela transferência das já existentes, a indústria do automóvel e das peças é emblemática de tal situação. (SANTOS & SILVEIRA, 2012. Pág. 112)

A modernização da agricultura criou um *“novo uso do tempo e um novo uso da terra”* (SANTOS & SILVEIRA, 2012. Pág. 118). A mecanização do campo, o uso de cultivos com menor ciclo, os cultivos de entressafras, a liberalização de crédito agrário, são fatores que dinamizam o tempo e reorganizam aqueles territórios que são aptos para a competição da agricultura na era da globalização

e do meio técnico-científico-informacional, como resultado milhares de pessoas migram do campo para a cidade, aumenta assim a concentração de terras, além do contingente populacional em áreas urbanas.

Entender como a modificação de uma técnica na cadeia produtiva pode reorganizar totalmente a sociedade, se juntarmos, a descentralização industrial, a guerra fiscal e a modernização da agricultura, podemos entender como se deu dialeticamente o processo de urbanização e metropolização brasileira.

A compreensão do conceito de técnica nos ajudará a enxergar as diferentes distinções temporais e socioeconômicas responsáveis pela constituição do espaço porto-alegrense e da Avenida Assis Brasil, em conjunto com a compreensão do processo de urbanização, de metropolização e da formação de centralidade podemos com o auxílio do método regressivo-progressivo, entender a importância deste eixo viário na formação socioespacial de Porto Alegre e sua região metropolitana, construindo uma análise multiescalar e multitemporal.

3. O MÉTODO

A opção de método que acreditamos ser mais coerente e complementar ao referencial teórico é o método regressivo-progressivo de Henri Lefebvre. Martins (1996) explica que o método regressivo-progressivo *“começa pelo reconhecimento de uma dupla complexidade da realidade social: horizontal e vertical.”* (pág. 21), e completa:

Essa dupla complexidade desdobra-se em procedimentos metodológicos que identificam e recuperam temporalidades desconstruídas e coexistentes. A complexidade horizontal da vida social pode e deve ser reconhecida na descrição do visível. Cabe ao pesquisador reconstruir, a partir de um olhar teoricamente informado, a diversidade das relações sociais, identificando e descrevendo o que vê. Esse é o momento descritivo do método. Nele, o tempo de cada relação social ainda não está identificado. O pesquisador procede mais como etnógrafo. O segundo momento é analítico-regressivo. Por meio dele mergulhamos na complexidade vertical da vida social, a da coexistência de relações sociais que tem datas desiguais. Nele a realidade é analisada, decomposta. (Martins, 1996. pág. 21)

Este trecho nos dá bases riquíssimas para pensarmos nosso objeto de estudo, ele provoca o pesquisador a ver primeiro o objeto de estudo como algo dado, a realidade de uso dos lugares, em um momento onde a constituição do objeto ainda não é revelada, é o objeto em seu uso e forma. Esta realidade dada é posteriormente decomposta, ao resgatarmos a constituição histórica do objeto de estudo, descobrimos então as influências sociais, econômicas e históricas que atuaram sobre o espaço a ser pesquisado. É preciso termos uma rica descrição dos aspectos sociais e materiais, tanto na atualidade, quanto na constituição histórica, contando com o estudo das sucessivas estruturas socioeconômicas, sendo assim a etapa regressiva do método.

Já na etapa progressiva, o movimento a ser feito é a reconstituição analítica do presente, Martins (1996) completa:

Nele (etapa progressiva), deve o pesquisador procurar o reencontro do presente. “mas elucidado, compreendido, explicado”. A volta à superfície fenomênica da realidade social elucidada o percebido pelo concebido teoricamente define as condições e possibilidades do vivido. Neste momento regressivo-progressivo é possível descobrir que as contradições sociais são históricas e não se reduzem a confrontos de interesse entre diferentes categorias sociais. (pág. 22)

Portanto, o método se apresenta de forma muito prática, mas não menos complexa, prática no sentido que estabelece etapas claras que o pesquisador deve seguir e complexa pela realidade do objeto de estudo que pode apresentar diversos tempos socioeconômicos em sua formação, sejam tempos atuais ou pretéritos.

A terceira etapa, a de análise, as diversas forças socioeconômicas atuantes durante toda a constituição do território, atuais e antigas, seriam analisadas espacialmente para que possamos distingui-las uma das outras. Neste ponto, para que a etapa de análise seja mais completa, necessitamos da compreensão mais clara da interpretação de Lefebvre (1973) sobre “Forma, Função e Estrutura”, avaliando-as sobre o espectro do desenvolvimento do capitalismo.

O entendimento fundamental do pensamento de Lefebvre (1973) é a compreensão do conceito de Estrutura. O autor entende a Estrutura em pensamento muito próximo a de Marx, que, por sua vez, derivava seu pensamento estrutural da dialética Hegeliana, a Estrutura para eles representaria a constituição de um sistema filosófico, político e econômico, e é sobretudo o sistema propositivo de um “devir”. E é sobre este prisma que Marx irá enxergar no capitalismo como a proposição estrutural socioeconômica do “devir” mundial.

A partir deste entendimento de Estrutura, Lefebvre resgata o conceito de Marx e o divide em duas partes, a primeira é a estrutura do devir (diacrônica) e a segunda é a estrutura da sociedade (sincrônica).

A estrutura diacrônica seria o reflexo da acumulação de diversas estruturas socioeconômicas no espaço, *“Para Marx, si hay estructuras constituídas, por la historia, y si hay estructura de la historia, no hay jamás discontinuidade absoluta. Por debajo de las discontinuidades relativas, hay continuidades tambien relativas.”* (LEFEBVRE, 1937. Pág. 162), ou seja, a formação estrutural constituída atualmente é reflexo da acumulação de diversos aspectos de formações estruturais pretéritas. A espacialização de toda estrutura social revelará formas que propiciariam o seu desenvolvimento, criando assim marcos histórico-espaciais, estes espaços cumprem funções dentro da prática

social, temos então de forma genérica a forma e a função, elas dizem respeito a uma estrutura. Mas quando a Estrutura e a Função não são mais norteadoras de uma Forma? A Forma é destruída ou reaproveitada?

Obviamente a resposta para esta questão dependerá da especificidade da forma, como por exemplo no caso de nosso objeto de estudo o traçado da Avenida Assis Brasil atual remonta a um traçado de mais de 100 anos de idade (IBGE, 1959) porém atende a uma estrutura social completamente diferente. o que acontece é que boa parte das relações sociais se acumulam. Harvey (2013) avalia o reaproveitamento de ambientes construídos como parte do processo de reorganização espacial dentro do capitalismo. Trazendo esta discussão para o meio urbano, onde a materialidade do espaço pode tornar-se um empecilho para o desenvolvimento do grande capital, aquele de fluxos mais fluídos e tempos rápidos mas, ao mesmo tempo, dialeticamente este mesmo espaço pode ser a saída para um pequeno capitalista, que não possui o aporte suficiente de capital para construir novos ambientes.

Um exemplo prático em relação a nosso objeto de estudo é o reaproveitamento de um prédio localizado na Avenida Assis Brasil, onde em 1954 foi aberto o cinema Rey (Figura 3) (RIBEIRO, 2012), porém, devido ao processo de modernização do consumo estes espaços, os cinemas, passam a se localizar em Shopping Centers, como resultado, o cinema Rey foi fechado em 1980, atualmente o mesmo prédio abriga uma loja de roupas (Figura 4).



Figura 3 Cinema Rey, 1954. FONTE: A Migração dos Cinemas de Porto Alegre. Milton Ribeiro, 2012. Blog.

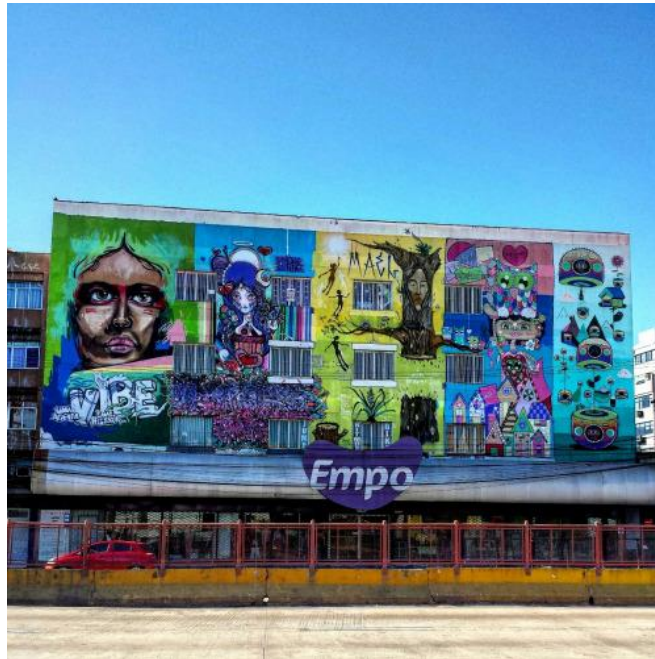


Figura 4 Prédio da Loja Empo, 2015. FONTE: Arquivo de Peter Vinadi, 2015.

Portanto, há uma multitemporalidade na constituição dos espaços, como resultado de diferentes estruturas socioeconômicas constituídas ao longo da história.

A segunda forma de estrutura discutida por Lefebvre (1973) é a estrutura social, ou sincrônica, é a estrutura propriamente dita, como ela se organiza, no caso do capitalismo o autor diferencia três níveis de importância, dispostas de forma vertical, ou seja, de maior para menor importância hierárquica, destaca o autor (pág. 165)

1- Superestruturas – ideologias e instituições (Estado, religião, e etc.)

2- Estrutura – Relações de propriedade (estruturas-estruturantes)

Relações de produção

Divisão social do trabalho

3- Base – Técnicas de produção

Divisão técnica do trabalho

Organização do trabalho

Nas Estruturas, os aspectos que mais interessam nosso trabalho são as relações de produção e a divisão social do trabalho, as modificações nestes dois aspectos irão trazer reflexos nas áreas mais periféricas do sistema capitalista, mudando a Base, ou seja, as técnicas de produção e a organização do trabalho. Ao falarmos das mudanças na Avenida Assis Brasil, estaríamos falando em mudanças relativas à base, sobretudo dentro do recorte histórico pretendido no trabalho, que é a partir da ampliação urbana e crescimento de Porto Alegre ocorridos desde a década de 1940. Seriam mudanças dentro do processo produtivo do capitalismo, ou seja, a industrialização, e a informatização do espaço, influenciando mudanças no espaço da Zona Norte de Porto Alegre, criando assim uma centralidade, com expressividade local e metropolitana.

Temos no método regressivo-progressivo uma harmonia com os conceitos precedentes, podemos agora estabelecer uma metodologia de pesquisa bastante sólida, na finalidade de extrair da realidade os fatores que ajudam a constituir a Avenida Assis Brasil em uma centralidade.

3.1. PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Para operacionalizarmos os conceitos e o método mostraremos os processos metodológicos adotados no estudo. Para elaborarmos os três capítulos seguintes utilizaremos uma abordagem para cada um. Os capítulos serão Espaço Concebido, Espaço Percebido e Espaço Vivido.

O procedimento utilizado para o espaço concebido foi consultar dados históricos em dados bibliográficos, para tal usamos obras acadêmicas, informações institucionais e bibliografia histórica. Utilizamos também dados estatísticos da FEE, IBGE.

Os procedimentos metodológicos para estudarmos o espaço percebido foram feitos em 3 etapas, a primeira delas foi a preparação do campo, para isso fizemos um levantamento prévio dos pontos a serem coletados, utilizamos imagens de satélite para esta tarefa.

Na segunda etapa fomos a campo para coletarmos os dados, as informações coletadas foram baseadas nos principais equipamentos urbanos da avenida, além da contagem de todas as construções da avenida, esta contagem foi também classificatória, escolhemos três categorias: uso, estimativa de construção e altura das construções. A avenida foi previamente separada em 3 trechos, baseados em características de uso, transporte público e número de pedestres. Cada trecho teve suas próprias divisões afim de maximizarmos o uso dos mapas de campo, o trecho 1 ficou com 4 subdivisões de A a D, o Trecho 2 com também 4 subdivisões de A a D e o trecho 3 por ser o mais extenso ficou com 9 subdivisões, de A à I (Figuras 5 e 6). As características levadas em conta para estimar a idade da construção foram seu telhado (visto em imagem de satélite) janelas e tipologia arquitetônica. Enquanto a categoria uso, serviços e comércio foram classificados como uso comercial.

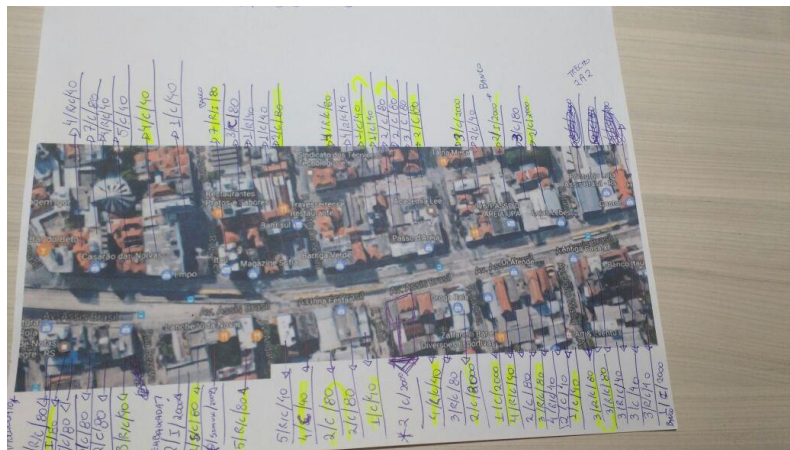


Figura 5 Imagem de satélite de campo e dados brutos. Elaborado pelo autor, 2017.



Figura 6 Imagens de satélite do campo. Elaborado pelo autor, 2017.

A terceira etapa do espaço percebido foi o processamento destes dados brutos em tabelas que servissem para nossa avaliação, intercalando dados e obtendo dados estatísticos gerais.

Por fim os procedimentos para realizarmos o espaço vivido foi uma análise que leva em consideração os dados coletados na etapa 1 e correlaciona com os movimentos históricos levantados na etapa 2, levando em consideração o método regressivo-progressivo.

4. O ESPAÇO CONCEBIDO

Nesta etapa do estudo daremos conta de compreender o espaço da Avenida Assis Brasil concebido. Por espaço concebido entendemos como os fatores históricos como população, desenvolvimento socioeconômico, urbanização, metropolização, capital, administração pública dentre outros influenciaram no desenvolvimento espacial de nosso objeto de estudo.

Para chegarmos a este objetivo resolvemos dividir esta etapa em dois grandes eixos, o primeiro deles é o resgate histórico sobre o processo de urbanização e metropolização e a influência destes processos nesta área de Porto Alegre, veremos a constituição dos bairros, as relações político-administrativas em relação aos planos urbanísticos assim como marcos que influenciaram na constituição deste espaço. Na segunda etapa, utilizaremos dados estatísticos de órgãos institucionais para compreendermos melhor a situação atual do nosso objeto de estudo, buscaremos dados populacionais, econômicos e de transporte público.

4.1. A ESTRADA DO PASSO D'AREIA

Faremos um breve histórico da região antes de entrarmos no processo de expansão industrial ocorrido a partir dos anos 1940, para isso é necessário entendermos como apareceram as primeiras ocupações da zona norte de Porto Alegre.

Terra (2001), conta que o caminho que posteriormente se tornaria a Avenida Assis Brasil era inicialmente a estrada que conectava Porto Alegre à Laguna, em Santa Catarina. Neste caminho transitavam sobretudo carretas puxadas a bois, e havia um pequeno arroio chamado Ibicuietã, nome que significa em Guarani “*rio que corre sobre a areia*”. E assim os primeiros habitantes da região batizaram o caminho de “*Caminho do Passo da Areia*”.

O trânsito pelo caminho aumentava, ligando à Aldeia dos Anjos, atual município de Gravataí, e assim o caminho foi alargado, começaram a surgir

pequenas vendas, pontos de encontro onde os carreteiros se reuniam para descansar. *“Foi por essa época, na década de 1920, que o Caminho do Passo da Areia ficou conhecido como Estrada do Passo da Areia, incorporando-se então à malha urbana como mais uma rua de Porto Alegre”* (TERRA, E. 2001. p. 43).

E é a partir da administração do prefeito Alberto Bins (1928-1937) que em 1929 começa a pavimentação e a inclusão deste caminho na malha urbana de Porto Alegre, que apresentava um crescimento econômico expressivo, ligado sobretudo ao crescimento industrial do 4º Distrito.

Em 4 de agosto 1948, na administração de Ildo Meneguetti, através da lei 92 foi criada a Avenida Assis Brasil:

Art. 1º - A via pública que tem início na Avenida Brasil e se prolonga até o término da Avenida Aimoré, nos bairros de São João e Passo da Areia, que inclui parte da rua Benjamim Constant, Estrada do Passo da Areia até a sua a embocadura da Avenida Aimoré, e esta última Avenida em toda a sua extensão, passa a denominar-se Avenida Assis Brasil (PROCEMPA).

Desde então a Avenida mantém o mesmo nome.

4.2. O CONTEXTO INDUSTRIAL DE PORTO ALEGRE NO FINAL DO SÉCULO XIX E INÍCIO DO SÉCULO XX

Souza e Müller (1997) traçam duas causas que ajudaram no início do desenvolvimento industrial em Porto Alegre no final do século XIX e início do século XX. A primeira é a expansão das fronteiras agrícolas promovidas por imigrantes da região denominada de “Colônia Velha”, sobretudo alemães, que passam a ocupar áreas mais afastadas do estado como Panambi e Santa Rosa, este processo aumenta a demanda por produtos industriais.

Elas completam:

A produção policultora da Colônia, associada às agroindústrias nesta área produzem um nível de vida relativamente bom e um mercado consumidor suficientemente amplo para possibilitar, em Porto Alegre, o desenvolvimento de uma produção industrial em vista desse mercado. Há o exemplo típico e clássico do início das Indústrias

Renner, cujo fundador começa a sua produção com uma grande capa para proteger cavaleiro e cavalo! (SOUZA e MÜLLER, 1997. p. 79)

A segunda questão influenciadora para o início da indústria em Porto Alegre se dá pela diminuição de produtos importados manufaturados durante as duas guerras mundiais.

Miranda (2013) reforça e amplia estes fatores ao conciliá-los às questões políticas, sobretudo nas medidas adotadas a partir da proclamação da República e faz uma distinção entre dois tipos de indústria no estado do Rio Grande do Sul:

As unidades manufatureiras desta fase (final do séc. XIX e início do XX) 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. (p. 116).

Havia então uma diferença do tipo de indústria que se instalava em Porto Alegre, em relação ao polo industrial de Rio Grande e Pelotas ligada diretamente a produtos de exportação como a de tecidos e fumo localizadas, motivados pelas ligações portuárias de Rio Grande, as que estavam na capital, por sua ligação com as colônias, fossem por terra ou fluviais, a proximidade e a grande população demandavam uma produção industrial mais variada. E é em 1920 que Porto Alegre assume a liderança industrial estadual (MIRANDA, 2013).

Nos aspectos políticos Miranda (2013) diz que a proclamação da República reestruturou as instituições governamentais e a institucionalização do “pacto oligárquico”, que organizou as relações entre estados e centro político-econômico do país. A constituição possibilitou uma maior autonomia dos estados política e financeiramente e *“no Rio Grande do Sul, possibilitou a hegemonia política do Partido Republicano Rio-Grandense (PRR), que pretendia uma reorientação da economia estadual”* (p. 116)

O resultado das políticas na Primeira República no Brasil segundo Pesavento (1987 Apud. MIRANDA, 2013. p. 117), foi em nível estadual a

perpetuação de uma oligarquia burguesa agrária, enquanto que em nível nacional afirmou-se uma burguesia industrial emergente.

Em Porto Alegre, o desdobrar deste processo resulta no crescimento da área da cidade denominada pela Intendência Municipal de Quarto Distrito, esta divisão foi feita a partir da *Planta da cidade de Porto Alegre, capital do Estado do Rio Grande do Sul*, em 1916, seguindo as diretrizes do Plano de Melhoramentos de Porto Alegre feitos em 26 de agosto de 1914 elaborado pelo arquiteto João Moreira Maciel, este plano dividia a cidade em cinco distritos. Neste zoneamento da cidade o Quarto Distrito tinha as funções de moradia, comércio e indústria. Neste plano a melhoria nas vias de acesso dos núcleos urbanos de áreas mais afastadas foi um dos incentivos para os investimentos no setor imobiliário, através das companhias loteadoras (FERNANDES, 2014).

Fortes (2004) analisa o relatório de Subsistência do Quarto Distrito apresentado pelo intendente José Montauray de Aguiar Leitão, em 1918, e o distrito contava com 19.379 habitantes, dentre eles, vários imigrantes vindos de colônias e estrangeiros formavam a classe operária de Porto Alegre. Muitos deles estavam ligados a atividade industrial (FERNANDES, 2014).

O recenseamento realizado abrangeu também as principais fábricas que ali atuavam. O número de trabalhadores classificados como operários foi 3090, sendo 1.814 dos estabelecimentos recenseados. Em relação ao período anterior, é possível perceber o crescimento do setor industrial nos anos finais e subsequentes à virada do século, tendência intensificada na continuidade do processo de urbanização e industrialização da capital nos anos seguintes, entre as duas guerras mundiais (FERNANDES, 2014. p. 98).

No final do século XIX e início do XX a população de Porto Alegre passou de 73 mil em, 1900, para 275 mil em 1940 (tabela 3), foi um incremento de mais de 200 mil pessoas na malha urbana do município, motivados sobretudo pela imigração e pelo processo de expansão da indústria que demandava grandes contingentes populacionais. Miranda (2013) entende o desenvolvimento do Quarto Distrito como reflexo deste processo, classificando-o como primeiro núcleo industrial de Porto Alegre, este articulado nos bairros Navegantes e São João, ligados a Rua Voluntários da Pátria e o porto.

Tabela 3 População de Porto Alegre e Taxas de Crescimento - 1900/1990.

1900	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1980	1990
73.674	130.227	179.263	256.550	275.678	381.964	641.173	903.175	1.125.901	1.126.239
Taxa anual (%)	7,67	3,76	4,31	0,74	3,85	6,78	4,08	2,46	1,21

FONTE: Fernandes, 2014. p. 106.

O desenvolvimento industrial neste período estava diretamente ligado ao setor público, a inserção da elite industrial nas administrações municipais é descrita por Strohaecker (2005):

Após a longa administração do Intendente José Montaury, três novos dirigentes se sucederam no comando do Município, colocando em prática muitos projetos concebidos no Plano de 1914. A área central assimila usos e atividades do setor terciário, enquanto o uso residencial é segregado em bairros de alto, médio e baixo *status*.

As administrações de Otávio Rocha (1924-1928), Alberto Bins (1928-1937) e Loureiro da Silva (1937-1943) são marcadas por políticas públicas que auxiliavam as companhias loteadoras no processo de urbanização do município, essa influência acontecia pois boa parte dos acionistas destas empresas ocupavam cargos no setor público, esse processo será importante, ainda que em outro contexto político, para entendermos a expansão dos bairros na Zona Norte de Porto Alegre nas proximidades da Avenida Assis Brasil.

As estratégias de ocupação nas regiões periféricas destes agentes são descritas pela autora:

[...] o Estado, proporcionou ampla liberdade de atuação à iniciativa privada na periferia urbana, principalmente às companhias de loteamento e às concessionárias de serviços públicos, além de promover incentivos fiscais e um controle mínimo para a ocupação e expansão da periferia urbana. (STROHAECKER, 2005)

Souza e Müller (1997) destacam dois momentos no urbanismo destas administrações públicas:

Este é um período de muitas mudanças no que se refere à estrutura urbana, e, para a maior clareza, foi dividido em dois estágios. O primeiro seria correspondente às administrações Montaury, Otávio Rocha e Alberto Bins e o segundo corresponderia à administração Loureiro da Silva. (p. 83)

As autoras fazem essa divisão baseadas nos dois grandes projetos urbanísticos que guiaram o crescimento de Porto Alegre, o primeiro é o Plano de Melhoramentos, da então Intendência, feito por Moreira Maciel em 1914, na administração Montaury. O segundo é o Plano de Urbanização de 1940, projeto chefiado por Edvaldo Paiva, na administração Loureiro da Silva.

No primeiro plano, a intendência de Montaury foi marcada pelas reformas do centro da cidade, a abertura de avenidas como a Mauá e a construção do Porto em 1918, este plano seria de suma importância para as administrações posteriores, tendo planos realizados depois de sua administração (SOUZA & MÜLLER, 1997).

Na década de 1940, esta de interesse direto ao nosso objeto de estudo, a administração de Loureiro da Silva, [...]assumiu a prefeitura, os problemas apresentados eram de toda ordem, indo desde o sistema viário e saneamento até os de ordem social ocasionados pelo rápido crescimento da cidade (SOUZA & MÜLLER p. 87, 1997).

Foi neste momento que Loureiro da Silva, após ter uma experiência ruim com o arquiteto Gladosh, utilizando técnicos da própria prefeitura torna o engenheiro e urbanista Edvaldo Pereira Paiva chefe de comando do novo projeto urbanístico de Porto Alegre, o “Plano de Urbanização”. Neste plano houve uma ampliação da malha viária em direção ao polo industrial, assim como para as saídas da cidade, em 11 de dezembro de 1940, o Decreto de Lei n.25 ampliou os limites urbanos do município para 7.311 ha (MACEDO. p. 116, 1968, in SOUZA & MÜLLER, p.95, 1997).

Neste plano é notável as modificações viárias em direção à atual Avenida Assis Brasil, Hack (1994, p. 79, in FERNANDES, 2014, p.103) ao avaliar a planta da cidade de Porto Alegre, em 1942, destaca que:

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

A Estrada do Passo D'Areia, que segue no sentido nordeste, sobre bifurcação na altura da Estrada do Forte, originando a Estrada Passo da Mangueira (atual Avenida Assis Brasil) e Estrada Passo Feijó (atual Avenida Baltazar de Oliveira Garcia). (HACK, 1994, p. 84 in FERNANDES, 2014, p. 103 e 104)

Além disso, outras obras viárias criam conexões da Avenida Assis Brasil com os demais eixos importantes, a Estrada do Forte, a Rua (atual Avenida) Cristóvão Colombo, Avenida Brasil ligam respectivamente a Avenida Protásio Alves, o centro da cidade e a Avenida Farrapos (figura 7).

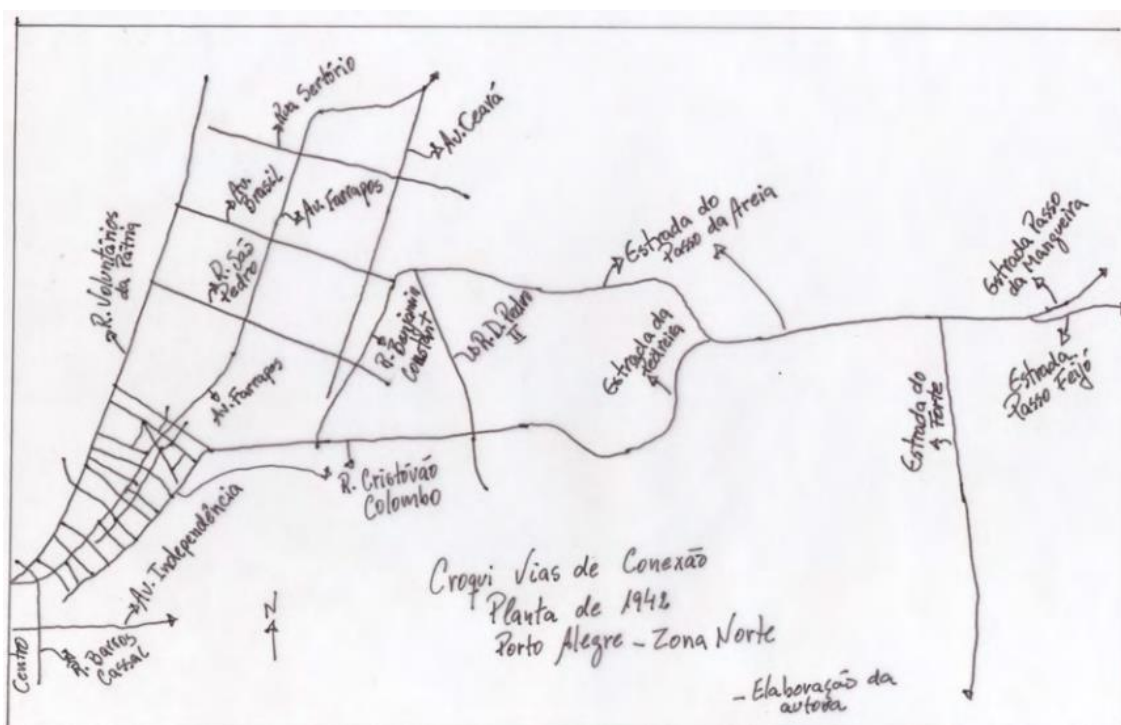


Figura 7 Croqui Vias de conexão descritas por Hack na planta de 1942. FONTE: FERNANDES, 2014, p. 104.

Os setores industrial, comercial e habitacional na avenida Assis Brasil são destacados por Souza e Müller (1997). No setor industrial, as cheias de 1941

fizeram com que novas instalações dessem preferência para a região do Passo D'Areia. No setor comercial, os pequenos comerciantes abasteciam necessidades de primeira instância, sem substituir o comércio oferecido no centro da cidade. No setor habitacional, a criação da Vila IAPI traz nova dinâmica para a parte norte da cidade.

Estas primeiras décadas do século XX pintam o cenário no qual a Avenida Assis Brasil ganharia importância no desenvolvimento da zona norte de Porto Alegre nas décadas subsequentes, é sobretudo no final da década de 1930 e início dos anos 1940 que a região passa a receber uma segunda leva de empreendimentos industriais, assim como uma urbanização nas áreas circundantes às fábricas.

4.3. O SEGUNDO NÚCLEO INDUSTRIAL DE PORTO ALEGRE: A AVENIDA ASSIS BRASIL COMO EIXO DE CRESCIMENTO

Ainda que o crescimento do segundo núcleo industrial de Porto Alegre tenha seu início muitas vezes associado à enchente de 1941 que inundou a área industrial da cidade, sabe-se que o movimento em direção a região já vinha sendo arquitetado por empresas loteadoras, assim como pelo poder público e só posteriormente pelos industriários.

Já na década 1930, alguns loteamentos são criados, o primeiro deles é a Vila Cristo Redentor (Figura 8), localizada na então Estrada do Passo D'Areia, foi o primeiro dentre todos os loteamentos da região, o segundo era o loteamento da Vila Progresso aprovado em 1933, em 1938, outros dois loteamentos são aprovados, o Loteamento Vila Passo D'Areia 1 e a Vila Floresta.



Figura 8 Projeto da Vila Cristo Redentor. FONTE: MIRANDA, 2013, p. 264.

A Vila Cristo Redentor era uma antiga fazenda de tambos de leite e produção de hortifrutigranjeiros, loteada pela empresa Irmãos Bernardi & Cia. A ideia dos irmãos era de criar um loteamento que atendesse as famílias de baixa renda que eram assoladas frequentemente pelas enchentes no Navegantes. 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 (MIRANDA, 2013, p. 263).

No projeto da Vila Cristo Redentor seu autor, Ernani Correa, tinha como inspiração as cidades jardim, porém em desconexão com o urbanismo praticado no restante da cidade, mas o arquiteto ainda projetou o loteamento Vila Floresta nas mesmas feições, aprovado posteriormente, em 1938, e era propriedade da Sociedade Comercial Imobiliária Ltda (MIRANDA, 2013).

A Vila Progresso localizada próxima a junção entre a atual avenida Plínio Brasil Milano e a Avenida Assis Brasil foi um loteamento construído pela empresa territorial Rosembit em 1933 (MIRANDA, 2013, p. 268).

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 (MIRANDA, 2013, p. 268).

O loteamento Vila do Passo D'Areia 1 foi construído em 1938 pela Empresa Territorial Santanna, dentre as características principais deste loteamento foi a de não ter um traçado baseado nas cidades-jardim, estabelecendo uma nova lógica de uso do solo, este loteamento localiza-se a norte do loteamento da Vila Progresso.

Estes quatro loteamentos já demonstram um movimento de utilização do uso do solo para expansão urbana nesta região da cidade, esta lógica é atenuada com a construção da Vila IAPI, e com a implantação de novas indústrias.

A Vila IAPI foi um marco no urbanismo brasileiro, assim como um projeto importantíssimo à sua época para Porto Alegre, este projeto fazia parte de uma política federal do primeiro Governo Vargas, ele consistia na criação de bairros completamente projetados que serviriam de moradia para a classe operária. O projeto chama atenção por sua magnitude, seria um conjunto habitacional capaz de comportar 15 mil pessoas, além disso, contaria com um aparato de serviços como escola, sede social, estação de tratamento de esgoto, ampla área verde e núcleo comercial (Figura 9) (DEGANI, 2003).

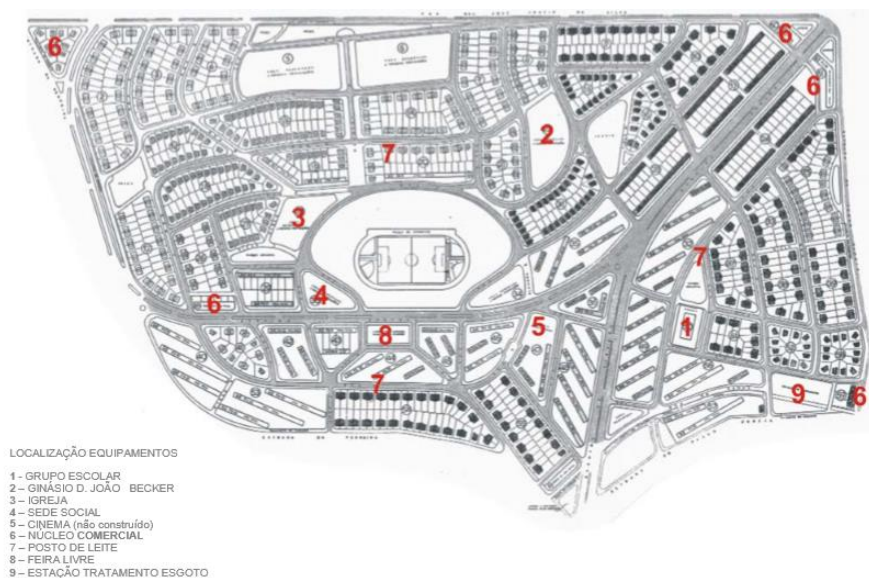


Figura 9 Equipamentos urbanos do bairro IAPI. FONTE: DEGANI, 2003, p. 129.

A vila operária do IAPI na cidade de Porto Alegre é assim conhecida por ter sido financiada pelo Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Industriários, criado pelo então presidente Getúlio Vargas, em 31.12.1936, pelo decreto de Lei nº 367 (COSTA, 2009, p. 68).

O projeto é feito em 1936, aprovado em 1945 e é inaugurado em 1951 por Eurico Gaspar Dutra e reinaugurado em 1952 por Getúlio Vargas (Figura 10), durante seu segundo governo (DEGANI, 2003).



Figura 10 Getúlio Vargas, em companhia de autoridades locais e do chefe DIO, Eng. Edmundo Gardolinski (D), reinaugura a Vila do IAPI. FONTE: DEGANI, 2003, p. 15.

A implantação da Vila do IAPI (Figura 11), diferentemente dos loteamentos descritos previamente, é implantada pelo poder público, por isso os equipamentos urbanos presentes ali não se repetem nas demais áreas de urbanização, tanto antecessoras quanto posteriores, é a partir da construção deste conjunto habitacional que os industriais passam a implantar suas fábricas na região da Avenida Assis Brasil, assim como atuar diretamente no processo de loteamento.



Figura 11 Vila IAPI, 1952. FONTE: Foto Nick, 2016.

Os loteamentos da Vila Ipiranga (1947), Vila do Passo D'Areia (1947), da Vila do Passo da Mangueira (1951), Passo das Pedras (1953), Parque industrial Passo D'Areia (1954), Vila Passo D'Areia 2 (1955), Vila Operária Renner/Jardim Itati (1955) e Vila Passo da Mangueira "Setor Leste" (1955) (Quadro 1 e Figura

15) formam o mosaico como resultado do processo de industrialização e loteamento dos arrabaldes da Avenida Assis Brasil.

Dentre estes, destacamos a criação do loteamento de A. J. Renner, grande industrialário, que instalaria fábricas de tintas, louças e de artefatos de cimentos, em parceria com alguns familiares detentores de fábricas destes segmentos (Figura 12). (MIRANDA, 2013)



Figura 12 Projeto da Vila Operária das Indústrias Renner. FONTE: MIRANDA, 2013, p. 272.

A aprovação deste projeto foi obtida em 1955, localizada no prolongamento da Estrada do Passo D'Areia na zona chamada de Passo da Mangueira (MIRANDA, 2013).

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 de loteamento havia também, desde 1945 na Estrada do Passo D'Areia, as fábricas Renner Herrmann de tintas, que contava dentre seus sócios A. J. Renner e seu sobrinho Ernesto Herrmann. 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 (MIRANDA, 2013, p. 273).

Este loteamento materializa a intenção do crescimento urbano para esta zona da cidade, o movimento que aliava indústria e criação de solo urbano pautou a criação de diversas vilas, que posteriormente tornaram-se bairros, e seu traçados continuam no espaço até hoje.

Dentre as indústrias que se instalaram na região enumeramos a Zivi Hércules que produziam talheres, a Cirei S.A. montava veículos e produzia máquinas, motores elétricos e pianos, a Wallig S.A. que produzia fogões (Figuras 13 e 14), a Micheletto S.A. produzindo parafusos e prendedores, a Reunidas/Brixner que comercializava e produzia móveis, Metalúrgica Mattarazzo fabricava latas, a Renner Tintas, a Renner Louças, a Carrocerias Eliziário, na produção de carrocerias para ônibus e caminhões, a Renner Artefatos de Cimento, e a Metalúrgica Febernati, que produzia latas de querosene.



Figura 13 Fábrica de fogões da Wallig S.A. em 1981. FONTE: Kultme.com.br, 2015.



Figura 14 Comercial dos fogões Wallig em 1969. FONTE: Kultme.com.br, 2015.

Quadro 1 Principais loteamentos do Passo D'Areia e Passo da Mangueira entre 1930 a 1955. FONTE: MIRANDA, 2013. p. 285, adaptado pelo autor.

loteamento	Aprovação	Incorporadores	Autor	Observações
Vila Cristo Redentor	1930	Irmãos Bernadi	Arq. Ernani Correa	Focado em famílias de baixa renda e assolados pelas cheias
Vila Progresso	1930	Empresa Territorial Rosembliit		
Loteamento Vila Passo D'Areia 1	1938	Empresa Territorial Santanna		Dimensões de testada alteradas pela prefeitura
Vila Floresta	1938	Sociedade Comercial Imobiliária Ltda.	Arq. Ernani Correa	Áreas reservadas para estações de rádio-telefônicas e chácaras. Localização Carrocerias Elizário
Vila IAPI ou Vila dos Industriários	1945	Instituto de Aposentadorias e Pensões dos Industriários	Eng. Otacílio 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	Industria 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 Indústrias 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.)		

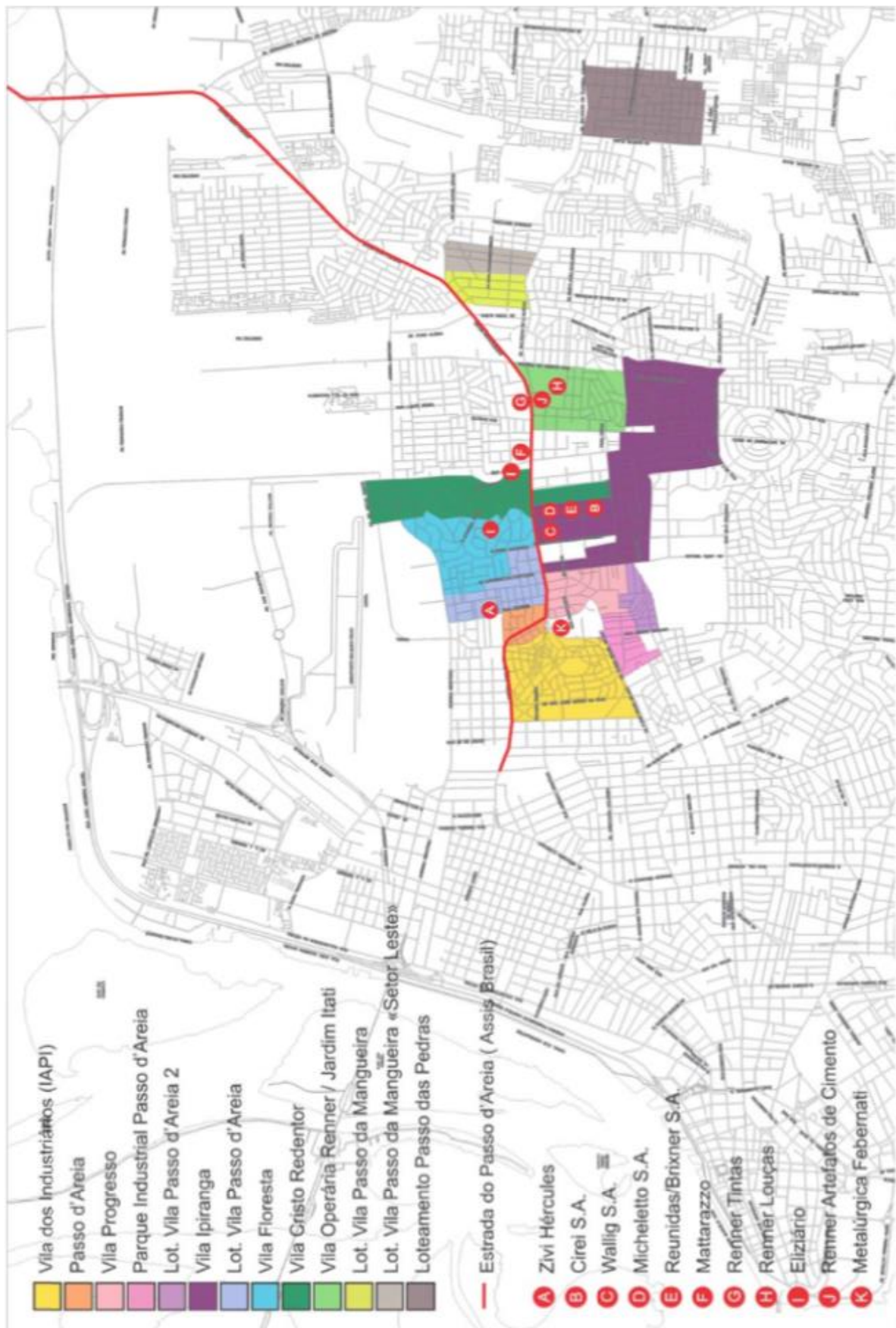


Figura 15 Planta parcial da Zona Norte de Porto Alegre. Vila IAPI e principais loteamentos ao longo da Avenida Assis Brasil entre 1930-1955. FONTE: Miranda, 2013.

A indústria como motor do crescimento urbano porto-alegrense continua até meados do final da década de 1970 e início de 1980, porém progressivamente o crescimento urbano começa a ser um empecilho para a atividade industrial de grande porte como as que se localizavam nos arrabaldes da Avenida Assis Brasil.

Com isso podemos ver um crescimento exponencial do setor de serviços e comércios sobre as atividades no Rio Grande do Sul e em Porto Alegre (Quadro 2) entre 1939 e 1980.

Quadro 2 Estrutura da renda interna dos municípios e do Rio Grande do Sul.

ESTRUTURA DA RENDA INTERNA DOS MUNICÍPIOS E DO RIO GRANDE DO SUL (%)				
Porto Alegre				
	Agricultura	Indústria	Comércio	Demais serviços
1939	0,8	23,51	31,63	44,06
1949	0,59	25,53	25,76	48,13
1959	0,17	23	28,71	48,12
1970	0,15	21,89	27	50,96
1975	0,18	22,08	23,14	54,6
1980	0,13	21,62	18,02	60,03
Rio Grande do Sul				
	Agricultura	Indústria	Comércio	Demais serviços
1939	34,5	14,77	14	36,73
1949	37,82	18,41	11,96	31,82
1959	27,98	19,55	17,74	34,73
1970	20,92	20,97	19,18	38,92
1975	18,54	25,53	17,12	38,81
1980	16,32	26,64	13,76	43,28

FONTE: FEE, Série Histórica 1939 -1980. Adaptado pelo autor.

Se utilizarmos os dados de Valor Adicionado Bruto em Porto Alegre entre 1985 e 2010 (Quadro 3) podemos ver uma concentração ainda maior da economia proveniente do setor de serviços, é a partir deste período que começa uma inversão no motor econômico no município, passando a própria demografia, a própria economia de aglomeração a gerar economia, quando entre 1950 e 1970 a população salta de 381 mil pessoas para 903 mil pessoas (Tabela 11).

Quadro 3 Percentual de participação dos setores no Valor Adicionado Bruto (VAB), segundo os setores da economia em Porto Alegre. FONTE: Fernandes, 2014, p. 57.

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

FONTE: FEE, Série Histórica 1939 -1980. Adaptado pelo autor.

Além de um aumento no setor de serviços, houve também um rearranjo no setor industrial em Porto Alegre, os tipos de indústrias que restaram, ou as novas que se instalaram na cidade, não eram mais de grande porte, com produção de grandes mercadorias como carrocerias, fogões e etc. Fernandes (2014) explica que estas empresas buscaram novas locações baseadas em suas próprias lógicas de arranjo produtivo assim como por reordenamento estratégico de cunho estatal.

Na desconcentração industrial de Porto Alegre, políticas do governo estadual e federal foram fundamentais para um reordenamento do território. Na década de 1970 o Governo do Estado do Rio Grande do Sul planejou implementar distritos industriais em algumas localidades do estado. Na Região Metropolitana de Porto Alegre (RMPA) “desenvolveu-se a localização de indústrias ao longo do Eixo Leste-Oeste, conformado pela BR-290, por ação direta do poder público, que implantou dois distritos industriais: o Distrito Industrial de Cachoeirinha e o Distrito Industrial de Gravataí (IPEA, 2002, p. 31)”. O governo fazia o projeto para implantação dos loteamentos industriais, desapropriava as áreas e garantia infraestrutura para o funcionamento das empresas. As indústrias eram selecionadas a partir de um cadastramento onde manifestavam o interesse pela realocação. (FERNANDES, 2014, p.49)

Alonso e Bandeira 1988, acrescentam:

No caso da indústria, todavia, muitas vezes a situação é diversa. Com frequência, torna-se indesejável a expansão no próprio local onde os estabelecimentos estavam originalmente situados - no interior do grande centro urbano em crescimento. Para a quase-totalidade das indústrias, a localização nessas áreas de alta valorização imobiliária, muito próximas ao centro da cidade, não se constitui em um fator importante para o sucesso do empreendimento, sendo, pelo contrário, desfavorável

devido ao congestionamento do trânsito e à dificuldade em transportar matérias-primas e produtos finais. Além disso, os imóveis adjacentes geralmente já estão ocupados por outras atividades, sendo, no caso de a aquisição ser viável, de preço bastante elevado. A tendência, quando se coloca o problema da expansão, é no sentido de que muitas dessas empresas venham a optar por áreas mais distantes, situadas na periferia da grande cidade, onde terrenos de dimensões adequadas, com um acesso bem mais fácil, podem ser adquiridos a um custo relativamente baixo. Nesses novos locais, além de disporem de um espaço mais amplo, os estabelecimentos industriais continuam suficientemente próximos do grande centro urbano para desfrutarem das economias de localização e de urbanização por ele proporcionadas. (ALONSO e BANDEIRA, 1988, p. 9 e 10)

Com o crescimento industrial e urbano dos municípios da RMPA, estabelecem-se ligações mais intensas entre Porto Alegre e os demais municípios, dentre as que concernem o nosso objeto de estudo, a ascensão industrial e populacional de Gravataí e Cachoeirinha, e o crescimento urbano de Alvorada aumentam a importância locacional da Avenida Assis Brasil. Sendo assim, o comércio local que antes atendia os industriários e suas famílias entre as décadas de 1940 e 1980 passam a atender demandas cada vez maiores. A ampliação dos movimentos populacionais entre bairro-centro e entre RMPA e Porto Alegre fazem com que a Avenida Assis Brasil, enquanto eixo de ligação, ganhe mais importância, tornando-se uma centralidade de comércio e serviços, neste momento a metropolização passa a produzir novos espaços neste eixo de ligação.

4.4. A METROPOLIZAÇÃO DA AVENIDA ASSIS BRASIL: DE CENTRALIDADE INDUSTRIAL À CENTRALIDADE DE COMÉRCIO, SERVIÇOS E TRANSPORTES

No que concerne à produção espacial da Avenida Assis Brasil no período entre 1980 e 2000 vemos uma certa especificidade das construções. As novas construções deste recorte temporal nos demonstram uma nova dinâmica espacial motivada pelo crescimento da própria metrópole e sua região metropolitana, resultando em um aumento da demanda do setor de serviços e comercial, nascem daí equipamentos urbanos como supermercados, shopping centers e outros aparelhos de integração urbana, como corredores de ônibus.

Nos centros urbanos da RMPA que se destacam como polos comerciais e de serviços, destacam-se as “grandes superfícies comerciais”, entre as quais os shopping centers, os hipermercados, os atacados e as grandes lojas de materiais de construção. Estas grandes superfícies, devido à sua localização junto aos grandes eixos de comunicação da Região Metropolitana e à grande concentração comercial que geram, tem o poder de atrair e valorizar atividades comerciais e de serviços em seu entorno, desempenhando o papel de “novas centralidades metropolitanas” (SOARES, 2015, p.66).

Enumerando os empreendimentos comerciais que passam a ser implantados na avenida e em suas proximidades desde a década de 1980 podemos destacar o Shopping Iguatemi (1983), o Shopping Strip Center (1993), o Lindóia Shopping Center (1994), o Supermercado Carrefour (2000), Bourbon Shopping (1991) e o Shopping Bourbon Country (2001).

O pioneiro dentre os Shoppings na cidade e também do Sul do Brasil, o Shopping Iguatemi foi inaugurado em abril de 1983 (Figura 16 e 17), localizado no final da atual Avenida Nilo Peçanha, ao lado do Country Club de Porto Alegre, o empreendimento foi feito em conjunto por quatro empresas, Ancar, Maiojama, La Fonte e Nacional Iguatemi. Entre 1983 e 1996, a valorização do solo urbano nas proximidades do shopping foi multiplicada em vinte vezes, de R\$ 10,00 para R\$ 200,00 o metro quadrado (MEIRA, 1998). A especulação imobiliária levou à construção de grandes condomínios residenciais de luxo nas quadras próximas ao shopping.



Figura 16 Foto Aérea da área do Iguatemi Porto Alegre 1981. FONTE: Blog Iguatemi, 2016.



Figura 17 Foto Aérea Iguatemi Porto Alegre 1983.
FONTE: Blog Iguatemi, 2016.

O Shopping Strip Center foi inaugurado em 1993, localizado em frente à bifurcação da Avenida Assis Brasil com a Avenida Baltazar de Oliveira Garcia, onde hoje se localiza também o terminal de ônibus Triângulo.

Este Shopping caracteriza-se por ser um centro voltado para o consumo dos bairros adjacentes, em seu início comportava lojas de hortifrutigranjeiros, padaria, açougue e peixaria, sua proposta inicial era ser uma alternativa para os moradores locais ao Mercado Público (no centro da cidade). Porém, em 1998, o Shopping passa por uma remodelação e são introduzidos novos elementos de consumo, como um supermercado, cinemas, praça de alimentação e lojas de roupas dentre outras mercadorias (Figura 18) (MEIRA, 1998).

Posteriormente, em 2010, o Shopping é comprado pelo grupo Zaffari Bourbon, passa a chamar-se Shopping Boulevard Strip Center e tem toda a sua fachada remodelada (Figura 19).



Figura 18 Shopping Strip Center após a reforma de 1998. FONTE: shoppingsportoalegre.blogspot.com.br, 2016.



Figura 19 Shopping Boulevard Strip Center 2016. FONTE: Grupo Zaffari, 2016.

O Lindóia Shopping Center foi fundado em 29 de abril de 1994, localiza-se também próximo ao Terminal Triângulo. O que chama atenção na construção do Shopping, é que é o primeiro na área que tem uso misto, entre Shopping e prédio de serviços, dos seus 10 andares, conta com dois andares de lojas, enquanto os demais são de salas de escritórios.

O Bourbon Shopping foi inaugurado em 11 de dezembro de 1991, pertence ao grupo Zaffari e Bourbon, possui um dos maiores mercados do grupo, além de praça de alimentação e lojas majoritariamente de vestuários. Localiza-se no bairro São João, próximo ao início da Avenida Assis Brasil, além de ter um acesso pela Avenida Sertório (ao norte).

O supermercado Carrefour Passo D'Areia (Figura 20) foi inaugurado em 2000, possui um pequeno centro comercial e localiza-se na junção da Avenida Plínio Brasil Milano e a Avenida Assis Brasil. Este foi o segundo empreendimento da rede francesa em Porto Alegre, o primeiro na zona norte da cidade,

reafirmando o papel desta centralidade ligado ao comércio, além de estar em área limítrofe com o bairro IAPI, onde localiza-se grande contingente populacional local.



Figura 20 Carrefour Passo D'Areia. FONTE. Wikimapia, 2016.

O Shopping Bourbon Country (Figura 21) foi fundado em 2001, em frente ao Shopping Iguatemi, em uma estratégia do Grupo Zaffari e Bourbon de competir com a empresa Paulista no ramo de Shopping Centers. A construção deste empreendimento trouxe ainda mais fluxo para a já movimentada região, ampliando a sua importância.



Figura 21 Shopping Bourbon Country. FONTE: Mapio.net, 2016.

Podemos ver que, no período entre os anos 1980 e início dos anos 2000, a lógica de criação de muitos espaços comerciais na Avenida Assis Brasil e nos seus arredores, está associada diretamente à criação de espaços de consumo, ao analisarmos o que acontece com os demais prédios, e voltarmos nos levantamentos feitos no capítulo do espaço percebido, podemos ver que o comércio deixa de ser um comércio de bairro ligado aos bairros de classe operária e passa a ser um comércio de massa, proveniente da grande aglomeração urbana do norte da capital gaúcha e do crescimento de sua região metropolitana, houve ainda alguns outros empreendimentos neste sentido, dos quais iremos tratar posteriormente.

Para acompanhar este movimento, as administrações públicas ampliam as infraestruturas de transporte, com o alargamento de pista, construção de corredores exclusivos para a circulação de ônibus, aumento da oferta de linhas, e, conseqüentemente, da frota.

No que tange à Avenida Assis Brasil três grandes obras foram feitas, a primeira é a construção do Viaduto do Obirici, a segunda é a instalação dos corredores de ônibus e a terceira é a construção do terminal de ônibus Triângulo.

O Viaduto Obirici foi construído em 1974 e inaugurado em 1975, pelo prefeito Telmo Thompson Flores, esta obra foi feita pouco antes do término de seu mandato (Figura 22). (CORREIO DO POVO, 2008)

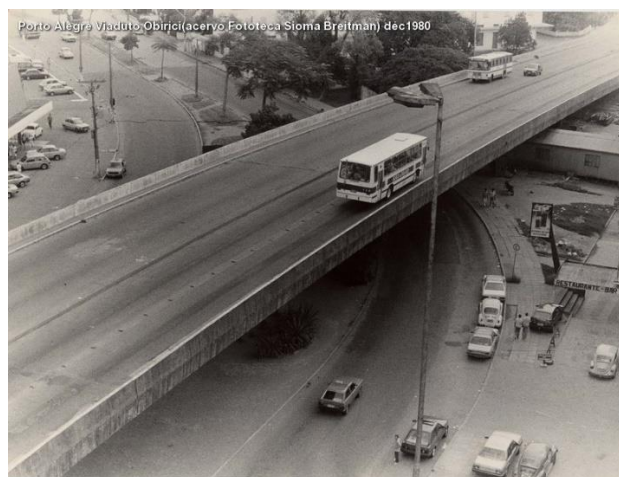


Figura 22 Viaduto Obirici 1980. FONTE: Fototeca Sioma Breitman, 2016.

O Viaduto localiza-se sobre a junção entre as Avenidas Plínio Brasil Milano e Assis Brasil, e é um prolongamento da Avenida Brasiliano Índio de Moraes (Figura 23).



Figura 23 Viaduto Obirici 2015. FONTE: PROCEMPA, 2015.

A construção do corredor de ônibus da Avenida Assis Brasil (Figura 24) foi feita em janeiro de 1981, durante a gestão de Guilherme Socias Vilela. O corredor possui 4,7 km estendendo-se do final da Avenida Benjamin Constant, passando pela Av. Brasiliano Índio de Moraes e terminava na estação Lindóia.



Figura 24 Corredor Avenida Assis Brasil. FONTE: Correio do Povo, 2016.

O terminal Triângulo (Figura 25) foi inaugurado em 2 de dezembro de 2004, na administração de João Verle, vice-prefeito do mandato de Tarso Genro que renunciou ao cargo para concorrer ao governo estadual. A obra custou R\$

12 milhões e foi financiada pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) (PROCEMPA, 2004).

O terminal localiza-se na bifurcação entre a Av. Assis Brasil e a Av. Baltazar de Oliveira Garcia. Em frente ao Shopping Boulevard Strip Center.



Figura 25 Terminal Triângulo. FONTE: JAIME MULLER, 2008.

As marcas do período de expansão de Porto Alegre e da Região metropolitana são registradas no espaço urbano, demonstrando um movimento relacional entre centralidade e seu raio de influência, com isso, queremos dizer que a criação destes inúmeros centros comerciais dá-se como um registro de um momento histórico na criação do espaço metropolitano porto-alegrense.

4.5. UM NOVO TEMPO: A FINANCEIRIZAÇÃO DO ESPAÇO NA AVENIDA ASSIS BRASIL

As atividades socioeconômicas desenvolvidas a partir dos anos 1980 e início dos anos 2000 criaram espaços em sua maioria relacionados a mutações demográficas e econômicas na cidade de Porto Alegre, superando-se o modelo industrial e criando-se espaços de consumo, porém, acompanhando o movimento mundial de fragmentação do planejamento espacial motivados pelos mercados financeiros, a terra torna-se mercadoria.

Na economia capitalista, tudo se torna mercadoria até mesmo a terra. O preço do aluguel ou da compra do imóvel é determinado pelo fato de ser um bem indispensável à vida, de ser propriedade de alguns homens e não ser de outros, e de que nas cidades o seu valor se eleva pelo alto

nível e concentração populacional e de atividades. (SPOSITO, 2017, p. 74)

E não diferente dos demais espaços sob a tutela de agentes hegemônicos a Avenida Assis Brasil começa a apresentar espaços provenientes deste movimento. A localização desta avenida enquanto centro de consumo e de movimentos pendulares faz dela um local de atração desta nova etapa de desenvolvimento do capitalismo.

Os espaços assim requalificados atendem sobretudo aos interesses dos atores hegemônicos da economia, da cultura e da política e são incorporados plenamente às novas correntes mundiais. O meio técnico-científico-informacional é a cara geográfica da globalização. (SANTOS, 2006, p. 160)

Em nossas saídas de campo pudemos constatar a construção de pelo menos oito novos empreendimentos, e todos eles com características muito semelhantes, prédios altos com uma ou duas torres sendo uma delas de escritórios, além destes já foram criados outros prédios de mesmas características, possibilitando a interpretação deste processo como um movimento organizado, arquetizado. Estes empreendimentos estão dispostos com uma certa concentração entre os trechos 1 e 2 de nossa análise e não por coincidência a área onde o PDDUA trata como “Corredor de Desenvolvimento” e como “Corredor de Centralidade”.

Como Corredor de Centralidade está disposto no PDDUA (2010):

§ 2º Corredor de Centralidade é o espaço definido por duas vias estruturadoras principais com o objetivo de:

I – tornar mais eficiente o sistema de transporte urbano e as condições de ingresso metropolitano com a criação de novas alternativas de circulação;

II – caracterizar um espaço onde se estimule a diversidade de usos, a fim de propiciar às áreas residenciais vizinhas o atendimento de suas necessidades;

III – estruturar prioritariamente um Sistema de Espaços Abertos de importância para toda a cidade;

IV – estimular prioritariamente a densificação visando a orientar estrategicamente a ocupação do solo;

V – estruturar uma rede de pólos comerciais multifuncionais, formando centros de bairro que visem a atender à população em suas necessidades de bens, serviços e empregos

Por Corredor de Desenvolvimento está entendido no PDDUA (2010) como:

§ 4º Corredor de Desenvolvimento é a área de interface com a Região Metropolitana disponível para investimentos auto-sustentáveis de grande porte com vistas ao fortalecimento da integração regional.

No PDDUA (2010), o artigo 2º incisos IV e V e o artigo 4º nos dão uma melhor compreensão do porquê da implantação destes novos prédios, um movimento de legitimação e de um novo planejamento urbano pautado por interesses privados faz com que surjam estas novas construções.

Enumerando os principais empreendimentos em fase de construção podemos citar o Medplex Eixo Norte Cyrela Goldztein, o Supreme Higienópolis Melnick Even, e o Grank Park Lindóia Melnick Even.

O Medplex Eixo Norte localiza-se em frente ao Hospital Cristo Redentor, no centro do trecho 2, será um complexo de salas comerciais voltadas para profissionais da área da saúde, serão 13 andares com entrega prevista para setembro de 2019 pela sua construtora a Cyrela-Goldztein (Figura 26).



Figura 26 Imagem do projeto Medplex Eixo Norte. FONTE: Cyrela-Goldztein, 2017.

O Supreme Higienópolis da construtora Melnick Even (Figura 27) será um projeto de duas torres de apartamentos com 11 andares cada uma, localiza-se próximo ao Bourbon Shopping, no início da Avenida Assis Brasil, em agosto de 2017 a obra encontra-se em 16% de progresso e o prazo de entrega é em maio de 2019.



Figura 27 Projeto Melnick Even Supreme Higienópolis. FONTE: Melnick Even, 2017.

O Melnick Even Grand Park Lindóia (Figura 28) é o maior dentre todos os projetos em construção na avenida, serão 7 torres, sendo destas 6 torres residenciais com 16 andares e uma torre com 10 andares de escritórios e um centro comercial nos andares térreos, localiza-se próximo ao Terminal Triângulo. Além das construções o projeto irá reformar uma praça pública nas adjacências. O projeto tem entrega prevista para 2020.



Figura 28 Projeto Melnick Even Grand Park Lindóia. FONTE: Melnick Even, 2017.

Dentre as construções já prontas destacamos o Neo Superquadra Arquisul, o Hom Lindóia Melnick Even e o Melnick Even ICON, e os centros comerciais Bourbon Wallig e a Cassol Center Lar em associação com o Grupo Zaffari e Bourbon. Há também a sede do banco SICREDI.

O Neo Superquadra é composto por três torres de 19 andares, duas de apartamentos e 1 de escritórios, é um projeto da Construtora Arquisul e foi entregue em 2016. Localiza-se próximo ao estádio do Esporte Clube São José.

O Melnick Even Hom Lindóia é uma construção com duas torres, uma de apartamentos e uma de escritórios e salas comerciais, com 11 andares ambas, foi entregue em abril de 2016. Localiza-se em frente ao Lindóia Shopping.

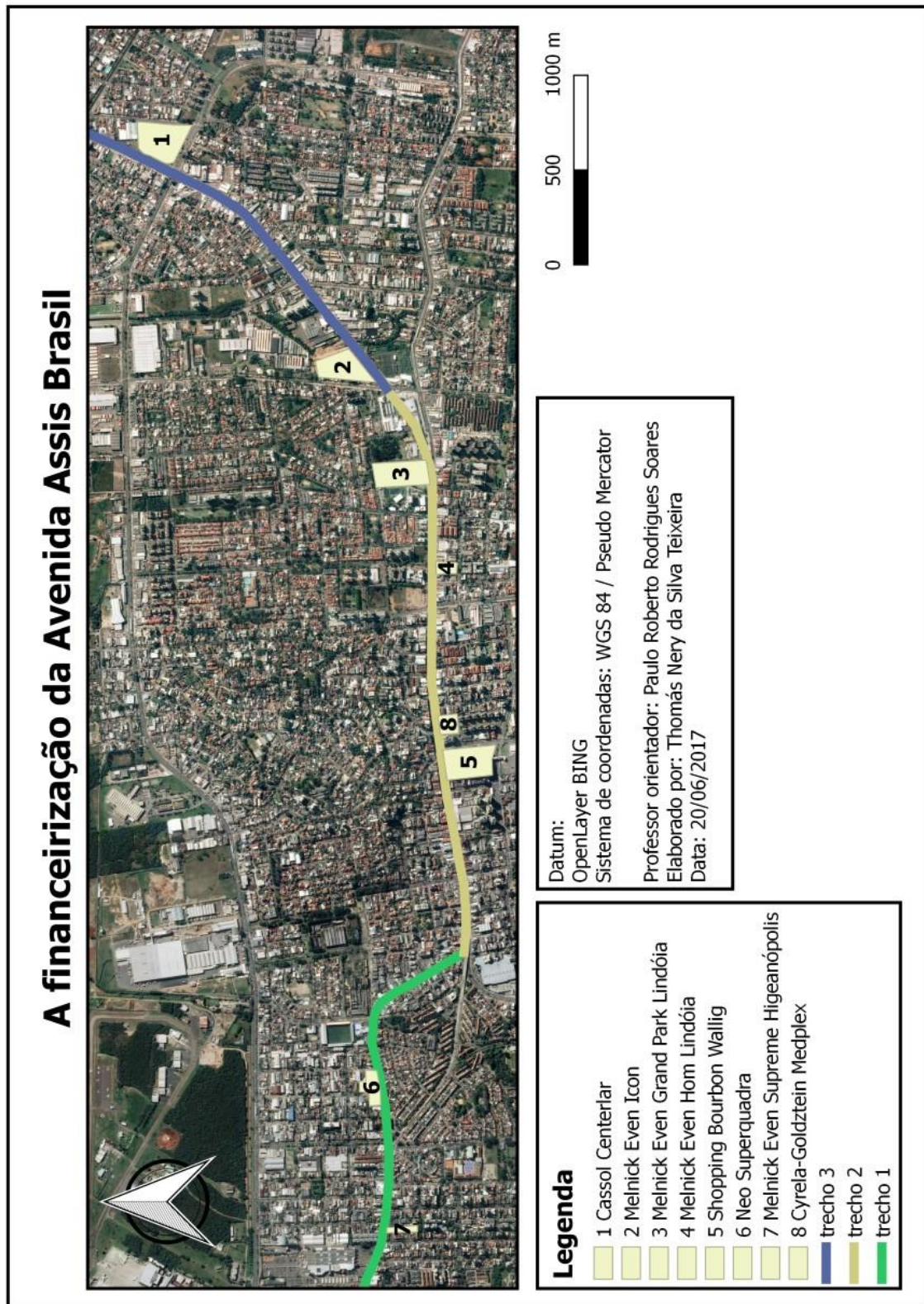
O Melnick Even ICON, concluído em julho de 2017, é um empreendimento com 4 torres de 14 andares sendo três residenciais e uma de escritórios. Localiza-se próximo do Shopping Boulevard Strip Center.

O Bourbon Wallig (Figura 29) e a Cassol Center Lar são ambos centros comerciais do Grupo Zaffari e Bourbon, sendo o segundo uma parceria com a empresa de materiais de construção Cassol. O Bourbon Wallig foi inaugurado em 2012, com 230 lojas, cinemas e praça de alimentação, localiza-se no mesmo terreno onde antes existia a empresa de fogões Wallig S. A, próximo ao Hospital Cristo Redentor.



Figura 29 Foto aérea do Bourbon Wallig (centro da imagem). FONTE: Portoimagem, 2015

A Cassol Center Lar foi inaugurada em 2009, com uma loja de material de construções, um supermercado, lojas e praça de alimentação. Localiza-se no cruzamento entre a Avenida Assis Brasil e a Avenida Sertório.



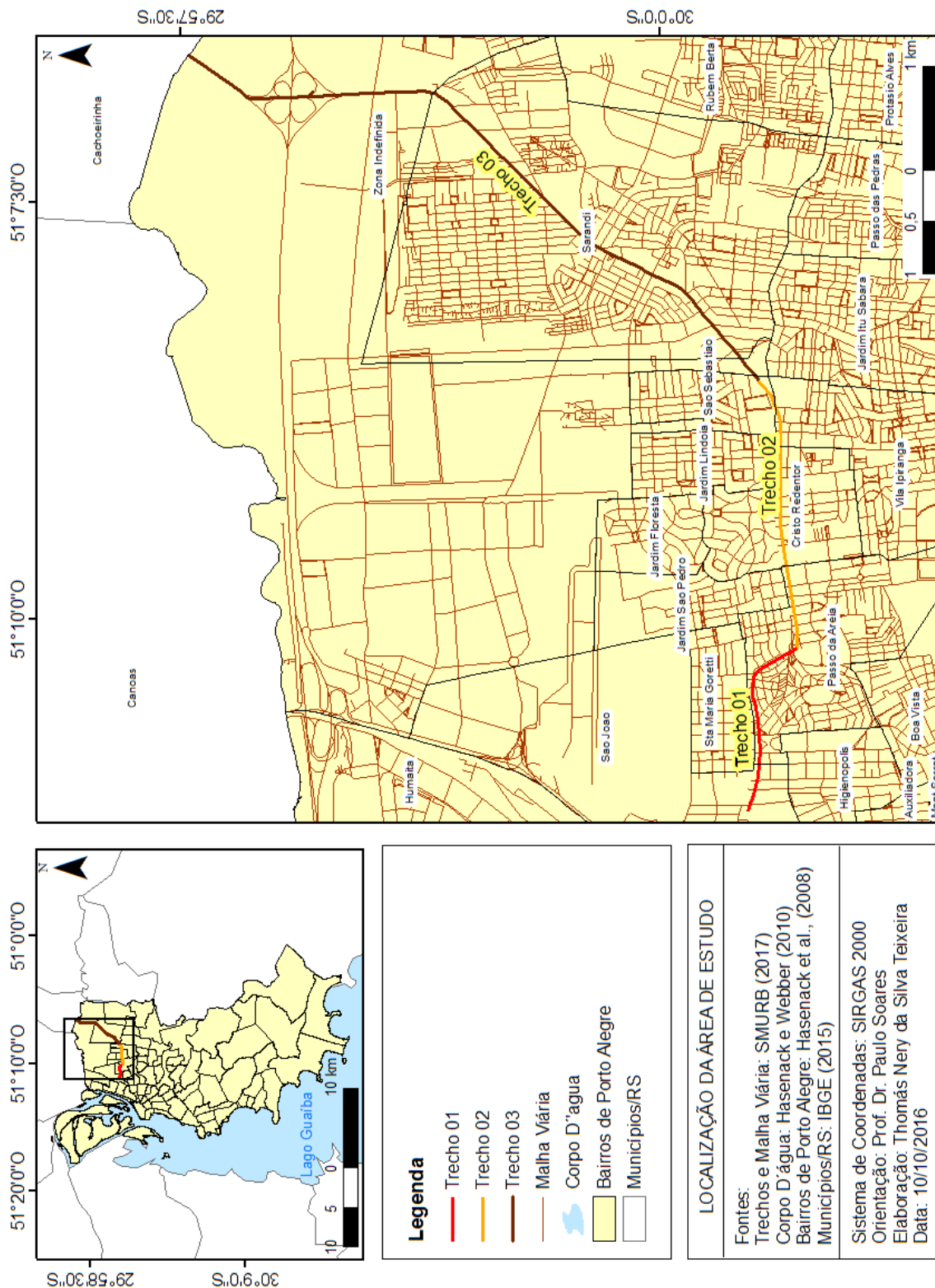
Mapa 1 Localização das construções promovidas pela financeirização do espaço. FONTE: Elaboração do autor, 2017.

Podemos ver que no aproveitamento dos novos regramentos do PDDUA (2010) inúmeros prédios foram construídos nos últimos 7 anos, é possível estabelecer uma linha direta entre poder público e a iniciativa privada. Nasce desta parceria, ainda que não declarada, espaços urbanos que alteram as relações sociais, havendo modificação no preço do solo, podendo causar bolhas especulativas trazendo gentrificação dentre outros problemas sociais. É preciso que se faça um acompanhamento minucioso e detalhado deste movimento na cidade de Porto Alegre, para que se tenha uma melhor compreensão do fenômeno.

Fato é que este novo tempo socioeconômico tem mudado configuração da Avenida Assis Brasil e mudado seus movimentos e pode ser um caso a ser estudado por pesquisadores no futuro.

5. O ESPAÇO PERCEBIDO

Para começarmos o nosso levantamento de dados e de informações sobre a Avenida Assis Brasil, optamos por dividi-la em três trechos, essa divisão se deu pelo fato de enxergarmos de antemão dinâmicas diferentes em relação ao uso do solo e aos movimentos populacionais entre estes espaços. As informações nesta etapa são de dados primários obtidos através de saídas de campo, eles estando dispostos de duas formas, a primeira é uma espécie de diário de campo, onde destacamos pontos importantes, impressões sobre o espaço, e qualquer outra informação relevante para o propósito do trabalho. A segunda forma é um levantamento de dados que nos ajudará, posteriormente, a discernir os diferentes tempos históricos como uso e ocupação do solo, altura e idade dos prédios.



Mapa 2 Mapa de localização da Avenida Assis Brasil

5.1. TRECHO 1

O primeiro trecho (Mapa 2) compreende trajeto que vai do início da avenida Assis Brasil, na Igreja São João à oeste (figura 30), até o viaduto Obirici à Leste (Figura 31).



Figura 30 Igreja São João. FONTE: Arquivo do autor.



Figura 31 Viaduto Obirici. FONTE: PROCEMPA, 2015.

Neste trecho encontramos desde casas para fins de moradia, até grandes supermercados. A paisagem é dominada principalmente por prédios com poucos andares em boa parte com uso misto, onde o andar térreo tem uso comercial, e os andares superiores servem como moradia. Subdividimos este trecho em dois, a primeira parte com cerca de 800 metros vai da igreja São João até a bifurcação da Av. Assis Brasil com a Av. Brasileiro Índio de Moraes, e a segunda parte com

aproximadamente um quilômetro corresponde ao restante do caminho, da bifurcação até o viaduto Obirici.

A primeira parte do trecho apresenta um corredor de ônibus com duas faixas exclusivas, com direção bairro-centro e centro-bairro, há duas estações. As estações são muito movimentadas, com um grande movimento de pedestres, de trabalhadores, provenientes das diversas empresas e firmas de serviços e de comércio nos arredores, ou de consumidores, além de estudantes.

As construções são majoritariamente de prédios antigos com poucos andares, com saída direta para a rua. A construção que mais se destaca neste trecho é o Bourbon Shopping Assis Brasil, com 95 lojas (figura 32), que ocupa um espaço equivalente a 12 quadras chegando até a Avenida Sertório ao norte.



Figura 32 Fachada Bourbon Shopping Assis Brasil. FONTE: Grupo Zaffari e Bourbon, 2016.

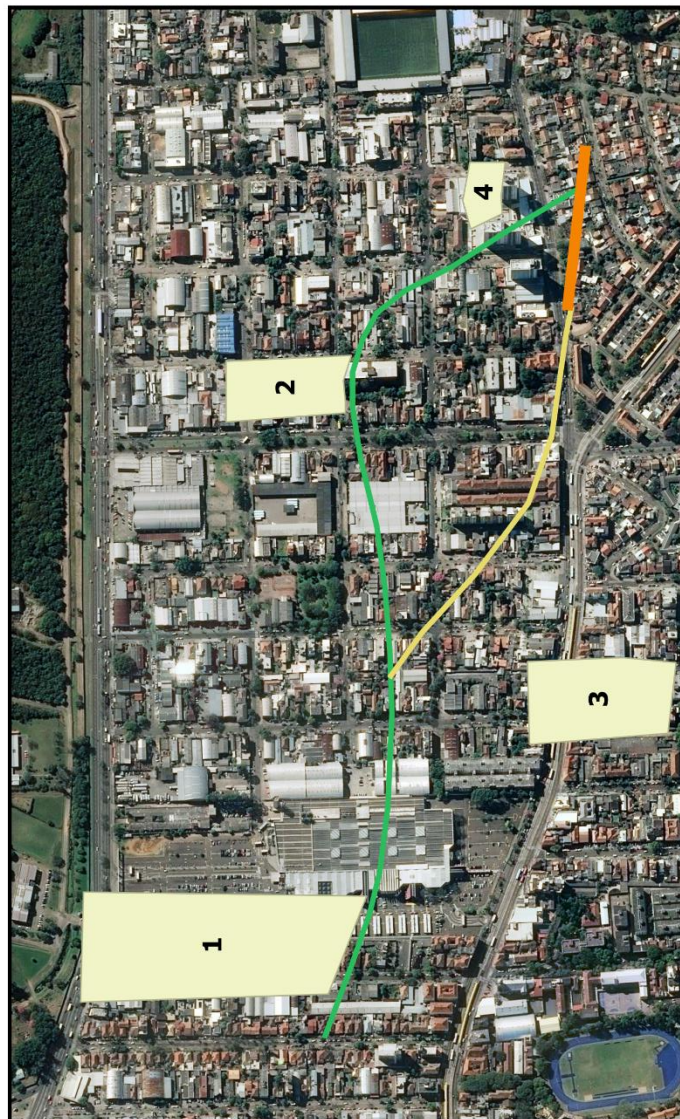
Além disso, este trecho serve de conexão com a Avenida Benjamin Constant, que leva à Avenida Farrapos e à Avenida Cristóvão Colombo (à leste), em direção ao centro da cidade, assim como dá acesso aos bairros (à oeste) Passo d'Areia e Santa Maria Goretti, outro ponto importante é a Faculdade Dom Bosco de Porto Alegre.

A segunda parte do trecho 1 compreende o quilômetro que vai da bifurcação entre a Av. Assis Brasil com a Av. Brasiliano até o Viaduto Obirici, ele não possui corredor de ônibus, e o sentido do fluxo viário é somente bairro-centro.

É o trecho que apresenta um grande número de construções de uso exclusivamente residencial, porém apresenta outros tipos de prédio, sejam exclusivamente residenciais ou de escritórios, mais modernos e mais altos em comparação ao primeiro trecho. A construção mais marcante deste trecho é o estádio do Esporte Clube São José, outro ponto importante na proximidade é o Colégio Palotti (Mapa 3) e a Vila IAPI. Há poucos pedestres, talvez seja pela baixa densidade demográfica e de escritórios, assim como pela ausência de corredor de ônibus.

Na parte mais próxima ao Viaduto Obirici destaca-se o grande número de lojas e mecânicas relacionadas a motocicletas.

Pontos importantes do Trecho 1



Legenda

- Av. Assis Brasil Trecho 1
- Viaduto Obirici
- Av. Brasileiro Indio de Moraes
- 1 Bourbon Assis Brasil
- 2 Estádio Esporte Clube São José
- 3 Faculdade Dom Bosco
- 4 Colégio Palotti

Fonte: Openlayer Bing
 Sistema de Coordenadas: WGS 84 / Pseudo Mercator

Profº orientador: Paulo Roberto Rodrigues Soares
 Elaboração: Thomas Nery da Silva Teixeira
 Data: 20/06/2017

5.2. TRECHO 2

O trecho 2 compreende o trajeto entre o viaduto Obirici (à oeste) e o terminal Triângulo (à leste). É o trecho com maior diversificação de serviços e comércio, possui hospitais, instituições de ensino, mercados, shoppings, lojas, galerias além de bares e restaurantes.

Possui grande tráfego de pedestres, ônibus e carros, sendo o maior trecho em número de transeuntes. A composição de pedestres é formada em grande parte de consumidores das diversas lojas de roupas e acessórios, assim como de shoppings centers e galerias. A circulação de ônibus é intensa, provenientes tanto dos bairros quanto de outros municípios da região metropolitana, como Gravataí, Cachoeirinha e Alvorada, os ônibus trafegam por um corredor exclusivo que conta com cinco estações, com intenso movimento, além do Terminal Triângulo (Figura 33), de onde partem ônibus para o centro, o leste e o noroeste da cidade, o terminal divide o tráfego entre os eixos da Av. Assis Brasil e a Av. Baltazar de Oliveira Garcia. As quatro pistas para carros, duas em cada sentido, bairro-centro e centro-bairro, estão constantemente com tráfego intenso, ou engarrafadas em horários de pico.



Figura 33 Terminal Triângulo e Shopping Strip Center 2013. FONTE: Skyscrapercity, 2016.

Neste trecho há somente uma casa de uso exclusivamente residencial, uma casa antiga que atualmente encontra-se à venda, quando avaliamos os demais edifícios podemos notar uma certa ruptura temporal em sua composição, os edifícios mais antigos e com menor número de andares ficam na região mais à oeste, enquanto novos empreendimentos encontram-se à leste. Dentre os edifícios antigos com maior notoriedade está o prédio das Lojas Empo (Figura 4) que mostramos em nosso referencial, já entre os mais novos, o mais imponente, é o Shopping Bourbon Wallig (Figura 34).



Figura 34 Shopping Bourbon Wallig. FONTE: Arquivo do autor.

Além do Shopping Bourbon Wallig outros pontos de comércio importantes na avenida ou próximos a ela estão o supermercado Carrefour, o Lindóia Shopping Center (Figura 35), o Boulevard Strip Center (Figura 36), o supermercado Nacional Triângulo, o Hom Lindóia, o Shopping Iguatemi e o Shopping Bourbon Country.



Figura 35 Lindóia Shopping Center. FONTE: Lindóia Shopping, 2016.



Figura 36 Boulevard Strip Center. FONTE: Grupo Zaffari, 2017.

Outros pontos importantes neste trecho estão ligados à área da saúde, destaca-se o Hospital Cristo Redentor (Figura 37), a UPA Porto Alegre Zona Norte (Figura 38) e o Hospital Conceição. O Hospital Cristo Redentor é referência no atendimento a pessoas acidentadas, conta com 264 leitos, e segundo o Grupo Hospitalar Conceição (2016), responsável por sua administração, atende 500 pessoas/dia em sua emergência. A UPA Porto Alegre é uma unidade de pronto atendimento que, segundo estimativa da Secretaria Estadual de Saúde (2016), atende de 300 a 400 pessoas diariamente, de casos de média e baixa complexidades. O Hospital Conceição conta com 843 leitos e, segundo sua administração (Grupo Hospitalar Conceição, 2016), atende 25,9 mil pacientes internados por ano, sendo 54,39% de Porto Alegre e 33,75% da Região Metropolitana. Estes três pontos possuem grande movimento de veículos em seus acessos, além de um grande número de trabalhadores e pacientes, que se somam à circulação de pedestres e ônibus na avenida.



Figura 37 Hospital Cristo Redentor. FONTE: Grupo Hospitalar Conceição, 2016.



Figura 38 UPA Porto Alegre Zona Norte. FONTE: PROCEMPA, 2015.

As instituições de ensino nas proximidades da Av. Assis Brasil também atraem um grande contingente de pessoas, destacamos aqui as escolas, Faculdades e cursos pré-vestibulares, como o Certo Vestibulares, o Colégio Unificado, Pré-Vestibular Universitário, o colégio Santa Dorotéia e a Faculdade São Judas Tadeu.

Outra instituição importante e com um edifício imponente é a sede do Banco SICREDI (Figura 39), localizado próximo ao terminal Triângulo, com alto fluxo de trabalhadores e de clientes, o prédio ainda conta com sala para aluguel, contendo um restaurante e consultórios do convênio de saúde UNIMED.



Figura 39 SICREDI: FONTE: SICREDI, 2016.

Próximo ao hospital Cristo Redentor, localiza-se o prédio do Tudo Fácil, que é uma instituição governamental voltada para serviços de registros, como carteira de trabalho, registro geral, seguro desemprego dentre outros.

Um importante prédio que está sendo construído próximo ao viaduto Obirici é o consulado Estadunidense (Figura 40), ele está sendo construído sobre o antigo prédio do mercado Nacional. A obra já tem três anos.



Figura 40 Consulado Estadunidense, 2016. FONTE: Arquivo do autor.

Observamos também um grande número de comércio informal, inúmeros vendedores de óculos e relógios, pequenos aparelhos eletrônicos como rádios e pilhas, roupas como bonés, camisetas, e consumíveis, como alimentos e bebidas. Eles localizam-se majoritariamente próximo às estações de ônibus, sobretudo às próximas ao shopping Bourbon Wallig, já no terminal Triângulo os vendedores de bebidas e alimentos são mais numerosos. Destaca-se também o grande número de imigrantes, sobretudo senegaleses que vendem óculos e relógios (Figura 41).



Figura 41 Vendedores ambulantes senegaleses. FONTE: Lima e Guagliardo, 2016.

Neste trecho é onde observamos uma maior diversificação no oferecimento de serviços e comércio, justificando em parte o grande fluxo de pessoas, é onde a centralidade dos fluxos se faz mais presente. Além de ser extremamente importante para as dinâmicas espaciais, sobretudo no que diz respeito à construção civil e preço do solo nos bairros adjacentes, como Passo d'Areia, Jardim São Pedro, Cristo Redentor, Jardim Lindóia, Vila Ipiranga e São Sebastião.

Pontos importantes do Trecho 2



Legenda

- Viaduto Obirici
- Av. Assis Brasil Trecho2
- 1 Carrefour
- 2 Shopping Bourbon Wallig
- 3 Hospital Conceição
- 4 Hospital Cristo Redentor
- 5 Lindóia Shopping
- 6 Hom Lindóia
- 7 SICREDI
- 8 UPA Porto Alegre
- 9 Boulevard StripCenter
- 10 Terminal Triângulo
- 11 Mercado Nacional

Fonte: Openlayer Bing
 Sistema de Coordenadas: WGS 84 / Pseudo
 Mercator

Profº orientador: Paulo Roberto Rodrigues
 Soares
 Elaboração: Thomás Nery da Silva Teixeira
 Data: 20/06/2017

5.3. TRECHO 3

O trecho 3 compreende o caminho entre o terminal Triângulo à oeste e a divisão com o município de Cachoeirinha à leste, em termos de comprimento é o maior trecho, por esse motivo apresenta certas divisões internas importantes de ressaltar.

Optamos por dividir este trecho em 3 partes, a primeira parte do terminal Triângulo até a Av. Sertório, a segunda vai da avenida Sertório até a bifurcação com a Rua Sr. do Bom Fim, e a terceira começa na bifurcação e vai até o final da avenida na divisa com Cachoeirinha. Essa divisão se dá baseada em diferentes processos que ocorrem nas três partes.

A primeira parte do trecho é caracterizada por poucos pedestres, são seis pistas para, uma faixa exclusiva para ônibus e duas para carros em cada sentido, não há muitos comércios de bens não duráveis, boa parte deles está ligado ao ramo automobilístico, na maioria são revendas autorizadas e de carros usados. Destaca-se nesta parte a revenda da montadora Ford (Figura 42) e da Chevrolet.



Figura 42 Revendedora autorizada Ford. FONTE: Montreal., 2016.

Há dois grandes condomínios de uso residencial, um deles fica próximo ao terminal Triângulo, chama-se Icon (Figura 43), são quatro torres residenciais e uma de uso comercial, todas com 15 andares. Já o segundo prédio, fica próximo ao cruzamento entre a Av. Assis Brasil e a Rua Dona Alzira, é o condomínio Boulevard das Palmeiras, três torres com 14 andares cada, de uso

exclusivamente residencial, em termos de índices são os dois prédios que possuem o maior número, destoando do restante desta região.



Figura 43 Melnick Icon. FONTE: Olx, 2016.

Outros dois pontos comerciais extremamente importantes nesta parte do trecho são a loja de materiais Tumelero (Figura 44) e o Shopping Cassol Centerlar (Figura 45), ambos próximos ao cruzamento entre as avenidas Assis Brasil e Sertório.



Figura 44 Tumelero, 2016. FONTE: Arquivo do autor.



Figura 45 Shopping Cassol Centerlar, 2016. FONTE: Arquivo do autor.

Ao lado do shopping há também a igreja Bola de Neve (Figura 46), que congrega muitos fiéis aos finais de semana. É uma igreja frequentada sobretudo pelo público jovem.



Figura 46 Igreja Bola de Neve, 2016. FONTE: Arquivo do autor.

Próximos a esta primeira parte temos que destacar o Supermercado BIG, a loja de materiais de construção Leroy Merlin em conjunto com o Mercado Atacadão, assim como a fábrica de peças automotivas GKN Driveline (Figura 47). Outro ponto importante é a transportadora Mercúrio, localizada na Av. Sertório.



Figura 47 Fábrica GKN Driveline. FONTE: Revista Automotiva Business, 2014.

A segunda parte do trecho também possui comércios relacionados a carros, mas além disso há inúmeras agências bancárias, assim como um comércio de bairro, com padaria, academia, salões de beleza, serviço de correios, e lojas de roupas e de calçados. Esta parte do trecho está no centro do bairro Sarandi, um dos maiores em termos populacionais de Porto Alegre. Os prédios têm altura de um a dois andares, muitos deles de uso misto, residencial e comercial. Há um movimento considerável de pedestres, há também uma grande parada de ônibus por onde passam linhas que levam os passageiros para Alvorada, outro município da região metropolitana. Outro Ponto importante nesta área é a Paróquia São José do Sarandi (Figura 48).



Figura 48 Paróquia São José do Sarandi, 2016. FONTE: Arquivo do autor.

Notamos aqui uma movimentação mais ligada a processos que acontecem no bairro, sobretudo no que se refere ao comércio, ainda que na

avenida o tráfego de carros em direção ao trecho 2 e ao centro sejam predominantes.

Aproximando-nos do final da avenida chegamos na terceira parte do trecho 3, podemos ver uma dinâmica diferente entre os dois lados da avenida, no lado direito no sentido centro-bairro é caracterizado pela presença de empresas ligadas ao ramo de construção civil, como de aluguel de guindastes e de materiais de construção, há também algumas revendas de carros. Um prédio destoia dos demais, é o Foro Regional do Sarandi (Figura 49), com sete andares, que reúne vara cível e criminal.



Figura 49 Foro Regional do Sarandi, 2016. FONTE: Arquivo do autor.

Próximo a saída da cidade há o Maxxi atacado (Figura 50) importante mercado que atende aos bairros das redondezas, além de clientes vindos de outros municípios da Região Metropolitana, Cachoeirinha e Alvorada.



Figura 50 Maxxi atacado, 2016. FONTE: Arquivo do autor.

Logo após o Maxxi atacado, há o complexo da FIERGS (Figura 51), que é composto pela sede da Federação das Indústrias do Rio Grande do Sul, pela sede do Centro das Indústrias do Rio Grande do Sul (CIERGS), além de unidades do Serviço Social da Indústria (Sesi) e do Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (Senai). Há ali serviços administrativos do CIERGS e da FIERGS, assim como um grande centro de eventos, onde acontecem diversos eventos culturais e de cunho empresarial, como shows, congressos, feiras e encontros. Já no Sesi e no Senai são oferecidos cursos profissionalizantes e de capacitação além de atividades culturais, há também um teatro.

Além disso, nas proximidades há inúmeros postos de gasolina, em ambos os lados da avenida, relacionados às saídas da cidade, em direção à rodovia BR-290, que dá acesso ao litoral (à leste) e às saídas para o oeste e o sul do estado.



Figura 51 Complexo FIERGS. FONTE: FIERGS, 2016.

O prédio do Senai fica do outro lado da avenida Assis Brasil, ao lado esquerdo da via, no sentido centro-bairro, abriga uma faculdade e outros serviços, sendo um grande complexo próximo a saída da cidade.

O lado esquerdo da avenida no sentido centro-bairro esta terceira parte apresenta inúmeros comércios relacionados a carros usados, sobretudo nos lotes mais próximos a área urbanizada do bairro Sarandi, este cenário se repete até chegarmos em um grande ferro velho, com um terreno de comprimento de fachada de aproximadamente 200 à 250 metros, logo após esse ferro velho há um terreno cercado mas sem utilização. Entre esse terreno e o Senai há um prédio de uma transportadora, além lojas de acessórios para automotores.

Passando o Senai existem dois postos de gasolina que atendem o fluxo que chega na capital, e próximo a eles localiza-se um hotel IBIS (Figura 52), que hospeda pessoas que irão aos eventos ocorridos no centro de eventos da FIERGS.



Figura 52 Hotel Ibis. FONTE: IBIS, 2016.

Outro ponto importante nas proximidades do final da Avenida Assis Brasil é a fábrica da VONPAR (Figura 53), é a empresa autorizada pela marca da Coca-Cola no Rio Grande do Sul e em Santa Catarina, assim como é responsável pela distribuição dos chocolates Neugebauer.



Figura 53 Fábrica da VONPAR. FONTE: Revista Logística Imam, 2017.

Cabe ressaltar que esta parte do trecho possui um grande tráfego de caminhões provenientes do Porto Seco, que é um complexo logístico localizado

próximo à Avenida Assis Brasil. A prefeitura de Porto Alegre conta que ali localizam-se 37 empresas e a Secretaria Municipal de Indústria e Comércio (SMIC), e estima que este projeto gere 5 mil empregos diretos e 3.900 indiretos.

Outro ponto que chama atenção é a grande presença de vendedores ambulantes no semáforo da rótula localizada na frente da FIERGS, eles vendem alimentos, camisas, panos, bebidas e carregadores para celular. Em dias de eventos no centro de eventos o número de vendedores informais sobe consideravelmente, tendo em vista que em alguns shows ocorridos no estacionamento da FIERGS, o público chegou ao número de 20 mil pessoas.

O trecho 3 possui diferentes processos ocorrendo em todo o seu curso, temos o grande número de vendas de carros na primeira parte, o comércio de bairro na segunda parte, a logística e a produção industrial influenciando a terceira parte.

Pontos importantes do Trecho 3



Legenda

- Trecho 3
- Terminal Triângulo
- 1 Melnick Icon
- 2 Ford Montreal
- 3 GKN Driveline
- 4 Tumelero
- 5 Cassol Centerlar
- 6 Igreja Bola de Neve
- 7 Igreja São José
- 8 Foro Sarandi
- 9 SENAI
- 10 FIERGS
- 11 Hotel IBIS
- 12 VOIMPAR

Fonte: Openlayer Bing
 Sistema de Coordenadas: WGS 84 / Pseudo
 Mercator

Profº orientador: Paulo Roberto Rodrigues
 Soares
 Elaboração: Thomás Nery da Silva Teixeira
 Data: 20/06/2017

0 250 500 750 m

5.4. DADOS DE CAMPO

Através dos trabalhos de campo computamos 635 construções, 26,7 % está no trecho 1, 30,8 % no trecho 2 e 42,5 % no trecho 3 (Tabela 4), tendo em vista que o setor 3 é o mais extenso cerca de 6,3 Km em comparação aos 1,8 e 2,6 Km dos trechos 1 e 2 respectivamente. Com isso a densidade de construções por Km do trecho 1 fica em 93,8, no trecho 2 75,3 e 42,85 no trecho 3, o trecho mais denso é o 1.

Tabela 4 Número de construções contabilizadas.

Número de construções contabilizadas	
Trecho 1	169
Trecho 2	196
Trecho 3	270
Total	635

FONTE: Elaborado pelo autor a partir de observação em campo, 2016.

Mas precisamos refinar estes dados então utilizamos a média de altura em cada um dos trechos (Tabela 5), com essa média a densidade passa para 228,15 unidades por km no trecho 1, 198,26 para o trecho 2 e 72,42 para o trecho 3. Em comparação, podemos entender a densidade do trecho 1, por razão do grande número de lotes relativamente pequenos, enquanto que no trecho 2 há maior quantidade de construções maiores, como shoppings, além de inúmeros terrenos de grande porte em construção ou desocupados. Já no trecho 3 a média fica alterada, pois quanto mais perto das saídas ao norte de Porto Alegre menor é o número de construções e maior o tamanho dos lotes.

Tabela 5 Soma e média de andares por Trecho

	Contagem de uso	Soma de Andares	Média
Trecho 1	169	411	2,43
Trecho 2	196	516	2,63
Trecho 3	270	456	1,69
Total Geral	635	1383	2,18

FONTE: Elaborado pelo autor.

Tabela 6 Contagem da estimativa de construção

Contagem de estimativa de construção	
Anteriores a 1980	216
De 1980 à 1999	236
De 2000 em diante	183
Total Geral	635

FONTE: Elaborada pelo autor.

Ao falarmos da idade dos prédios segundo nossas estimativas (Tabela 6), 34,01 % foram construídos anteriormente à 1980, 37,16 % entre 1980 e 1999, e 28,81 % à partir dos anos 2000.

Tabela 7 Contagem de estimativa de construção por trecho

	Contagem de estimativa de construção
Anteriores de 1980	
Trecho 1	96
Trecho 2	76
Trecho 3	44
Anteriores de 1980 Total	216
De 1980 à 1999	
Trecho 1	39
Trecho 2	80
Trecho 3	117
De 1980 à 1999 Total	236
De 2000 em diante	
Trecho 1	34
Trecho 2	40
Trecho 3	109
De 2000 em diante Total	183
Total Geral	635

FONTE: Elaborada pelo autor.

Ao destrincharmos os dados (Tabela 7) podemos ver que 96 das 169 construções do trecho 1 foram construídas antes de 1980, esse número corresponde a 56% do total de unidades. O trecho 1 conta com 44% do total das construções anteriores a 1980, ou seja, a composição de boa parte deste ponto da avenida é ligada a fatores econômicos e sociais diferentes dos atuais. O

trecho 2 possui uma parte expressiva de unidades desta mesma época, com um número total de 76, que representa 35% do total. Os 21% restantes do total da avenida localizam-se no trecho 3, onde as 44 unidades representam 24% das construções totais neste trecho.

As unidades construídas entre 1980 e 1999 somam 236 ao total, destes, o maior valor absoluto está no trecho 3, com 117 unidades, já o trecho 2 possui 80 e o trecho 1 apenas 39. As 117 unidades do trecho 3 representam quase a metade das construções com esta faixa de idade, com 49,6%, 33,9% ficam no trecho 2 e apenas 16,5% estão no trecho 1.

Nas construções a partir de 2000 o trecho 3 continua apresentando o maior número de unidades, com 109 de um total de 183, representando 59,56% do total, um índice bastante elevado, isso deve-se ao fato de inúmeros prédios terem sido construídos juntamente com o período decréscimo econômico e do poder aquisitivo dos moradores dos bairros adjacentes a este trecho, encontramos muitos destas construções no “centro” do bairro Sarandi, assim como próximos ao Terminal Triângulo. O trecho 2 apresenta 40 unidades, ligadas sobretudo aos novos centros comerciais de grande porte, assim com condomínios construídos nas proximidades da avenida. No trecho 1 começa um processo de reestruturação urbana onde antigas fábricas e casas estão sendo postas abaixo para que novos empreendimentos sejam construídos.

Podemos ver uma concentração maior das construções mais antigas próximas ao centro da cidade, enquanto as mais novas, tem maior concentração em áreas mais afastadas do centro da cidade. O trecho 2 apresenta um certo equilíbrio entre as fases de construção, cabe lembrar que neste trecho estão concentrados grandes novos prédios, sejam na avenida ou nas proximidades, sobretudo no eixo em direção aos Shoppings Iguatemi e Bourbon Country mais ao sul. As unidades construídas após 2000 no trecho 3 parecem ter um cunho diferente das construídas no trecho 2, com exceção daquelas próximas ao terminal Triângulo, muitas estão ligadas ao setor de venda de carros assim como ao crescimento dos bairros.

É importante agora entendermos os usos que são feitos nessas construções, sobretudo, se partirmos do pressuposto que a Av. Assis Brasil seja

uma centralidade ligada ao setor terciário, e qual o papel do comércio e serviços na ocupação deste espaço.

Na contagem feita em campo em relação ao uso das construções foram computados 454 (Tabela 8) com uso exclusivamente comercial, isso representa 71,49% do total, é um número extremamente alto, em segundo lugar estão as construções de uso misto, ou seja, onde há uso residencial e uso comercial, com um total de 121 unidades que soma 19,05% ao total. Ao somarmos uso misto e uso comercial, as construções com algum tipo de comércio ou serviço somam 90,54% do total de construções, enquanto os 9,46% restantes estão divididos em uso institucional, aí entram escolas, igrejas e o consulado norte americano, estas instituições chegam ao número de 23 em toda a avenida (3,62%), logo após o uso institucional está o uso exclusivamente residencial com 19 unidades e 2,99% do total, e por último estão as unidades sem uso que contabilizam 10 e representam 1,57% do total.

Tabela 8 Contagem de uso total

	Contagem de uso
Comercial	454
em construção	8
Institucional	23
Residencial	19
Misto R/C	121
Sem uso	10
Total Geral	635

FONTE: Elaborada pelo autor

Podemos notar uma claríssima predominância de um tipo de ocupação do solo em todo este percurso, posteriormente, no espaço concebido, nos utilizaremos de dados secundários que sejam capazes de mostrar o movimento populacional que esta centralidade certamente demanda. Neste momento iremos ver como o uso do solo está distribuído em cada trecho (Tabela 9)

Tabela 9 Contagem de uso por trecho

	Contagem de uso
Comercial	
Trecho 1	89
Trecho 2	132
Trecho 3	233
Comercial Total	454
em construção	
Trecho 1	3
Trecho 2	5
em construção Total	8
Institucional	
Trecho 1	4
Trecho 2	8
Trecho 3	11
Institucional Total	23
Residencial	
Trecho 1	14
Trecho 3	5
Residencial Total	19
Misto R/C	
Trecho 1	58
Trecho 2	49
Trecho 3	14
Misto R/C Total	121
Sem uso	
Trecho 1	1
Trecho 2	2
Trecho 3	7
Sem uso Total	10
Total Geral	635

FONTE: Elaborada pelo autor

Das 454 construções de uso exclusivamente comercial 89 (19,6%) estão localizadas no trecho 1, 132 (29,07%) estão no trecho 2 e 233 no trecho 3 (51,32%), onde há um predomínio de estabelecimentos de uso comercial. No terceiro trecho, estes estabelecimentos representam 86,29% do total, e em conjunto com os de uso misto chegam a somar 91,48% das construções do

trecho. Há ali uma clara função, tendo em vista que apenas cinco unidades são de uso exclusivamente residencial de um total de 270.

O segundo trecho, com mais de 132 ou 67,34% de construções de uso comercial, uma vez somados aos 49 de uso misto chegam a 92,34% do total de construções relacionadas direta ou indiretamente com o setor terciário, e não apresenta nenhuma de uso exclusivamente residencial.

O trecho 1 apresenta 89 construções de uso exclusivamente comercial nos mostrando a menor porcentagem sobre o total, com 52,66% dos 169, mas quando somados as 58 unidades de uso misto chegam a uma porcentagem de 86,98%, essa grande porcentagem de uso misto, cerca de 34%, pode ser explicada pelo grande número de imóveis construídos antes dos anos 1980, quando sua constituição fosse prioritariamente de uso residencial, adaptando-os posteriormente a novas atividades e demandas.

De modo geral os três trechos possuem um alto índice de construções que alocam pontos comerciais, contudo, a composição entre uso exclusivo e misto é que tem maior variação de um para outro, no trecho 3 o uso exclusivamente comercial é predominante enquanto que no trecho 1 o uso misto tem um peso maior. Isso pode nos ajudar a entendermos momentos históricos diferentes na formação destes espaços, se no trecho 3 por exemplo as construções foram concebidas para uso exclusivamente comercial é por que na Avenida Assis Brasil já havia um certo fluxo que visava o consumo.

É necessário complementarmos esta análise pois a própria divisão em termos de extensão entre os trechos pode nos trazer aqui alguns problemas de avaliação, por isso posteriormente veremos a verticalização de cada um dos trechos, tendo em vista que ela poderia indicar um maior preço médio do solo. A verticalização também será analisada em relação ao uso e em relação a idade dos prédios.

Tabela 10 Altura das construções e sua incidência nos trechos

Contagem de Andares	0	1	2	3	4	5	6	7	8	10	12	13	17	19	Total Geral
Trecho 1	4	55	51	23	23	4	3	4	1					1	169
Trecho 2	7	49	50	39	33	8	2	4	2	1	1				196
Trecho 3	1	166	68	23	4	2	1	1	2			1	1		270
Total Geral	12	270	169	85	60	14	6	9	5	1	1	1	1	1	635

FONTE: Elaborada pelo autor

Falamos anteriormente da altura média dos prédios em cada um dos trechos, neste momento, iremos analisa-la de forma mais minuciosa. Na tabela 12 conseguimos ver que as construções de 1 andar são as de maior número, com 270 ao total (42,51%), e mais da metade destas construções estão no trecho 3 com 166 (61,48%), enquanto os trechos 1 e 2 possuem 55 (20,37%) e 49 (18,14%) respectivamente, e conforme o número de andares aumenta a incidência de construções no trecho 3, de 2, 3 e 4 andares diminui drasticamente, com 68, 23 e 4 respectivamente caracterizando uma região com índices baixos.

Já no trecho 1 o ponto de virada é a partir de 5 andares, há um certo equilíbrio entre as construções de 1 e 2 andares com 55 e 51 respectivamente, assim como nas construções de 3 e 4 andares, ambas com 23 repetições, já com 5 andares o número cai para 4, e se mantém assim, mas ao mesmo tempo é o trecho com o maior prédio em toda a avenida, tendo 19 andares.

O trecho 2 é o que possui menos prédios com 1 e 2 andares e o que possui maior número de prédios com 3 e 4 andares, a média de 2,63 (Tabela 3) andares por prédio é a maior entre todos os trechos, além disso, apesar de não termos levantado dados para o entorno, é o trecho com o maior número de prédios altos nas ruas adjacentes a avenida, estes prédios são majoritariamente condomínios residenciais.

Ao relacionarmos o número de andares com a época em que foram construídos (Tabela 11) podemos entender algumas outras dinâmicas.

Tabela 11 Número de andares e estimativa de construção ¹

Contagem de Andares		0	1	2	3	4	5	6	7	8	10	12	13	17	19	Total Geral
Trecho 1																
Anteriores de 1980			33	33	14	16										96
De 1980 à 1999			12	10	7	6	2		1	1						39
De 2000 em diante		4	10	8	2	1	2	3	3						1	34
Trecho 1 Total		4	55	51	23	23	4	3	4	1					1	169
Trecho 2																
Anteriores de 1980			15	15	17	24	4	1								76
De 1980 à 1999			22	22	17	9	4	1	2	2	1					80
De 2000 em diante		7	12	13	5				2				1			40
Trecho 2 Total		7	49	50	39	33	8	2	4	2	1	1				196
Trecho 3																
Anteriores de 1980			22	16	6											44
De 1980 à 1999			85	15	11	4	1		1							117
De 2000 em diante		1	59	37	6		1	1		2			1	1		109
Trecho 3 Total		1	166	68	23	4	2	1	1	2			1	1		270
Total Geral		12	270	169	85	60	14	6	9	5	1	1	1	1	1	635

FONTE: Elaborada pelo autor

Vimos anteriormente a estimativa de construção dos prédios, neste momento iremos fazer uma relação entre a época em que foram construídos e o número de andares. Essas informações serão importantes posteriormente para caso precisemos relacionar alguma questão normativa, como os planos diretores assim como as questões tecnológicas e as tipologias resultantes de diferentes técnicas de construção ao longo do tempo.

O trecho 1 teve a maioria de seus imóveis construídos antes dos anos 1980, e em termos de andares prevaleceram os prédios de 1 e 2 andares, com 33 em ambos, já os de 3 e 4 andares contabilizam 14 e 16, e o trecho não apresenta nenhuma construção com índices acima de 4 andares.

Entre os anos 1980 e 1999 diminui o número de construções implantadas, de 96 para 39, proporcionalmente os prédios de 1 e 2 andares perdem em relação aos de 3 e 4, enquanto antes de 1980 eram 68,75% do total, entre 1980

¹ Classificamos os terrenos marcados com 0 andares como sem uso assim como estacionamentos sem qualquer construção

e 1999 esse número cai para 56,41%, ainda que tenha continuado expressivo passam a surgir neste segundo período prédios mais altos, chegando a 8 andares.

No terceiro período os prédios acima de 4 andares passam a representar 26,47% das novas construções, evidenciando uma certa verticalização mais moderna do trecho.

No trecho 2 o período de antes dos anos 1980 foram construídos 76 prédios, a maioria deles com 4 andares, foram 24 ao total, enquanto os de 1, 2 e 3 andares foram 15, 15 e 17 respectivamente, em comparação ao trecho 1 este período apresentou prédios com mais de 4 andares, foram 4 com cinco andares e 1 com seis, nos mostrando uma maior verticalização neste trecho já nesta época.

Entre os anos 1980 e 1999 é o período onde foram construídos mais prédios, nota-se contraditoriamente ao período anterior o aumento no número de construções novas de 1 e 2 andares, que de 30 prédios antes de 1980, passam para 44 entre 1980 e 1999, mas houve um aumento no número de novos prédios com índice acima de 5 andares, chegando a construção do maior prédio dessa época em toda a avenida, com 10 andares, o prédio do Lindóia Shopping Center.

A partir dos anos 2000 o que vemos é uma diminuição do número de novas construções, são 40 construídas desde então, observamos que dentre essas unidades destacam-se as de 1 e 2 andares, com 12 e 13 em cada índice, acima de 5 andares contamos 3 prédios. É importante destacar que neste trecho inúmeros imóveis novos estão sendo construídos, todos com índice alto, posteriormente falaremos mais sobre eles.

O trecho 3 antes de 1980 apenas 44 imóveis foram construídos de 1 à 3 andares. De 1980 à 1999 há uma grande soma de novas unidades e salta-se para 117 o número de construções, 43,3% do total, destes, 85 são de apenas um andar, estas construções localizam-se nas proximidades da Av. Sertório e no bairro Sarandí. Os imóveis de 2 e 3 andares aparecem com 15 e 11 unidades respectivamente, e vemos também 2 prédios com mais de 5 andares.

À partir de 2000 começamos a ver algumas mudanças, são 109 construções, a maioria ainda de 1 andar, mas o que nos chama atenção é o tipo de construção deste feitio, são sobretudo as revendas de carros que começam a ganhar espaço nesta época, além disso os prédios de índice altos começam a aparecer, chegando à 17 andares, o segundo prédio mais alto de toda a avenida, é o condomínio Boulevard das Palmeiras, seguido por outro prédio com 13 andares que é o condomínio residencial e de escritórios Melnick Icon, ambos próximos ao Terminal Triângulo.

Tabela 12 Uso e altura das construções

Contagem de uso		0	1	2	3	4	5	6	7	8	10	12	13	17	19	Total Geral
Trecho 1																
Comercial em construção	3		44	32	6	2	3	1						1		89
Institucional			2	1					1							4
Residencial			8	4					1	1						14
Misto R/C			1	14	17	21	1	1	2	1						58
Sem uso	1															1
Trecho 1 Total		4	55	51	23	23	4	3	4	1				1		169
Trecho 2																
Comercial em construção	5		46	45	22	9	4	3	1	1	1					132
Institucional			1	4	1				1	1						8
Misto R/C			2	1	16	24	4	1	1							49
Sem uso	2															2
Trecho 2 Total		7	49	50	39	33	8	2	4	2	1	1				196
Trecho 3																
Comercial			152	61	14	1	1	1	1	1			1			233
Institucional			4	3	1	1	1		1							11
Residencial			4											1		5
Misto R/C			1	4	7	2										14
Sem uso	1		5		1											7
Trecho 3 Total		1	166	68	23	4	2	1	1	2			1	1		270
Total Geral		12	270	169	85	60	14	6	9	5	1	1	1	1	1	635

FONTE: Elaborada pelo autor

Agora veremos como é a ocupação destes prédios em relação aos seus índices.

Começando pelo trecho 1 podemos ver que o maior número de ocupação é nos prédios comerciais, sendo 89 ao total, destes, 44 possuem apenas 1 andar, 32 com 2 andares, chegando ao maior prédio da avenida com 19 andares, o Neo Superquadra Corporate. De modo geral as construções de índice baixo são mais utilizadas pelo comércio, dividem-se aqui lojas de bairro assim como de economia de aglomeração como as lojas ligadas a revenda de peças de motos.

As construções de uso exclusivamente residencial chamam atenção, pois é o trecho onde há maior incidência delas, são 14 ao total, destas 12 são casas de 1 à 2 andares e dois são prédios de 7 e 6 andares, estas casas localizam-se próximas ao estádio do Clube São José.

Destaca-se neste trecho as construções de uso misto, são 58 ao total, destas, a maioria tem de 2 à 4 andares, são 14, 17 e 21 em ordem crescente, o que acontece geralmente é a utilização do andar térreo das construções para comércio e o segundo andar para moradia, o mesmo ocorre nos prédios de maior índice.

Os outros 8 terrenos contabilizados, 3 estão em construção, atribuímos valores 0 em andares a todos eles, há 4 institucionais, de 1 e 2 andares, escolas e igrejas evangélicas e um prédio de sete andares sede de uma companhia de segurança e há também um terreno sem uso.

No trecho 2 os prédios de uso comercial são em um total de 132, sendo que 91 deles possuem entre 1 e 2 andares, 46 e 45 respectivamente, chegando a 12 andares, é o prédio da construtora Melnick Hom Lindóia, outro prédio importante é o Lindóia Shopping Center, localizam-se um em frente ao outro, de cada lado da avenida, e próximos ao terminal Triângulo.

O segundo tipo de uso com maior número no trecho são as construções mistas, com 49 ao total, diferentemente do trecho 1 o índice destes prédios é maior, sendo que 24, quase metade, tem 4 andares e 16 com possuem 3 andares, mas o tipo de uso é muito similar, andar térreo com uso comercial e o restante de uso residencial.

Nos chama atenção o número de novas construções, 5 ao total, destas a que chama mais atenção é o consulado estadunidense, além deste outro prédio

que terá bastante importância é o Medplex da construtora Cyrela-Goldsztein, serão aproximadamente 14 andares e abrigará clínicas, salas comerciais e consultórios, localizado próximo ao hospital Cristo Redentor e ao Shopping Bourbon Wallig.

Dos últimos 10 terrenos 8 são de uso institucional e 2 estão sem uso, de uso institucional destacam-se as igrejas, sendo a mais importante a Igreja Cristo Redentor.

No trecho 3, das 270, construções 233 são de uso comercial, destas 152 tem apenas 1 andar, enquanto 61 tem 2 andares, o prédio comercial mais alto neste trecho é o já referido Melnick Icon.

As construções de uso Institucional chamam atenção, são 11 ao total, dentre elas muitas igrejas como a Bola de Neve e a Paróquia São José do Sarandi, mas o prédio mais alto com este tipo de uso é o Foro Regional do Sarandi.

Em termos de uso residencial e uso misto, esse trecho é o com menor número, são 5 e 14 respectivamente, são 7,03% das 270 construções. As construções de uso exclusivamente residencial, 4 tem apenas 1 andar, enquanto que um único prédio tem 17 andares, é o condomínio Boulevard das Palmeiras. Dentre as construções de uso misto metade das 14 tem 3 andares e 4 tem 2 andares, no mesmo modelo das unidades dos trechos anteriores.

De modo geral há uma predominância entre as construções de 1 andar para uso comercial, são 242, esse número representa 53,30% de todas as 454 unidades comerciais, se somarmos as 138 construções do mesmo uso mas com 2 andares esta porcentagem sobe para 83,7%, portanto, boa parte do comércio na avenida tem um índice baixo, mas ao falarmos de uso misto os índices sobem para 3 e 4 andares, sobretudo no trecho 1 e 2. Estes dois usos são os que dominam a paisagem desta avenida, agora iremos ver como a idade das construções influenciam em seu uso.

Tabela 13 Estimativa de construção e uso atual

Contagem de uso	Anteriores de 1980	De 1980 à 1999	De 2000 em diante	Total Geral
Trecho 1				
Comercial	41	25	23	89
em construção			3	3
Institucional	2	1	1	4
Residencial	10	1	3	14
Misto R/C	43	12	3	58
Sem uso			1	1
Trecho 1 Total	96	39	34	169
Trecho 2				
Comercial	38	64	30	132
em construção			5	5
Institucional	2	3	3	8
Misto R/C	36	13		49
Sem uso			2	2
Trecho 2 Total	76	80	40	196
Trecho 3				
Comercial	37	99	97	233
Institucional	1	5	5	11
Residencial	2	2	1	5
Misto R/C	4	9	1	14
Sem uso		2	5	7
Trecho 3 Total	44	117	109	270
Total Geral	216	236	183	635

FONTE: Elaborada pelo autor.

Na tabela 13 podemos ver mais detalhadamente o uso das construções de acordo com sua estimativa de implantação em cada um dos trechos.

Podemos ver que no trecho 1 a grande maioria das construções foram feitas antes dos anos 1980, foram 96 ao total, hoje o uso delas é praticamente dividido entre comercial e misto, são 41 e 43 respectivamente, há também 10 unidades de uso exclusivamente residencial.

Com o passar do tempo no período entre 1980 e 1999 as novas construções de uso comercial passam a ter uma importância maior, são 25 de um total de 39, representando 64% do uso dos novos imóveis, e essa tendência só aumenta com o passar do tempo, sendo que desde 2000 dentre as 34 novas construções 23 são de uso comercial, e anteriormente vimos como o índice das construções vem aumentando.

No trecho 2 antes dos anos 1980 são computadas 76 construções, destas, há uma divisão semelhante ao do trecho 1 neste período onde predominam o

uso comercial e o uso misto, com 38 e 36 unidades respectivamente, apenas 2 construções não tem uso comercial. Já entre os anos 1980 e 1999 aumentam o número de novas construções, de 76 para 80 e há uma lógica de uso muito mais definida onde 80% das novas construções são de uso exclusivamente comercial, enquanto 16,2% são de uso misto e 3,7% de uso institucional; Percebemos neste período uma maior concentração de um tipo de uso neste trecho.

À partir dos anos 2000 diminuem consideravelmente o número de novas construções, podemos atrelar isso a uma certa consolidação da área, mas ainda assim é um número expressivo, são 40 novas construções, destas 30 são de uso comercial, e 3 e 2 são de uso institucional e sem uso respectivamente. Chama atenção o número de novas construções, sobretudo as de grande porte ou de imóveis para locação comercial, posteriormente iremos falar melhor sobre isso, mas se somarmos as 30 construções de uso comercial com as 4 em construção que terão o mesmo uso tendo em vista que uma delas é o consulado estadunidense, chegamos a um número de 85% de novas construções de caráter comercial.

O trecho 3 apresentou um número relativamente baixo de novas construções anteriores aos anos 1980, se compararmos ao total e aos demais períodos, podemos ver a “especificidade” do uso neste trecho, onde 84% das 44 construções deste período tem uso exclusivamente comercial. Entre os anos 1980 e 1999 esta porcentagem se mantém, porém, o número de construções aumenta 2,6 vezes, saltando para 117, o maior número de construções feitas em um período em todos os trechos, podemos perceber que as construções de uso misto aparecem ali neste momento, mas são apenas 9 unidades sobre um total maior.

Nos anos 2000 a tônica continua semelhante, chegando a aumentar a porcentagem de novas construções de uso comercial, chegando a 88,9% das 109, percebemos que neste período continua o processo de expansão neste setor, pois o número de novas unidades é semelhante ao anterior e a proposição de uso para elas é bastante semelhante, as construções de uso institucional estão ligadas ao complexo da FIERGS-SESI-SENAC E CIERGS, assim como o Foro Regional do Sarandi.

O levantamento destes dados nos auxiliará posteriormente quando cruzarmos estas informações com as informações do espaço concebido, entrelaçando duas escalas de percepção e de ação sobre o espaço, assim poderemos ter uma análise final que nos ajuda a compreender o espaço vivido. Acreditamos que os levantamentos estatísticos assim como os de percepção sobre o espaço terão correspondência histórica com os períodos descritos nos conceitos, de urbanização, metropolização e centralidade, com isso temos bastante material para trabalharmos.

6. O ESPAÇO VIVIDO

Neste capítulo trataremos de relacionar os estudos feitos sobre o espaço percebido com os do espaço concebido na construção do espaço da Avenida Assis Brasil. A intenção é identificar aqueles espaços vistos em campo em relação a um movimento socioeconômico temporalmente destacado, ou seja, criar uma espécie de desconstrução histórica do espaço.

Dentre os quatro tempos históricos que vimos no espaço concebido está o período anterior à ocupação industrial na Av. Assis Brasil, ou seja, o período anterior a década de 1940.

Logo após este momento há o desenvolvimento dos loteamentos e da indústria na criação do espaço urbano na zona norte da capital, este período compreende os anos entre as décadas de 1940 e 1980.

O crescimento populacional e urbano metropolitano concomitantemente a saída das indústrias deste segundo núcleo industrial, faz com que a centralidade já desenvolvida mude de lógica no âmbito socioeconômico, onde antes a atividade industrial ditava a vida neste espaço passa-se a ter o comércio e os serviços como motores das relações econômicas e sociais, mudando assim o tipo de ocupação na avenida, este período inicia-se na década de 1980 e se estende até os primeiros anos do novo milênio.

Por último, a lógica de serviços e comércio consolida-se e é complementada por uma financeirização do espaço onde grandes projetos e grandes construtoras ditam os rumos do desenvolvimento urbano, auxiliados por planos de desenvolvimentos de instituições públicas, movimento que começa nos primeiros anos dos 2000 e estende-se até agora (2017).

Ao analisarmos espacialmente os processos podemos relacionar os dados levantados nos trechos como amostras comparativas e representativas destes tempos socioeconômicos.

Para tal, iremos reler algumas tabelas de forma a inserirmos o contexto histórico e a interpretação a ser feita das mesmas.

Tabela 14 Uso das construções e estimativa de construção.

Contagem de uso	Anteriores de 1980	De 1980 à 1999	De 2000 em diante	Total Geral
Trecho 1				
Comercial em construção	41	25	23	89
Institucional	2	1	1	4
Residencial	10	1	3	14
Misto R/C	43	12	3	58
Sem uso			1	1
Trecho 1 Total	96	39	34	169
Trecho 2				
Comercial em construção	38	64	30	132
Institucional	2	3	3	8
Misto R/C	36	13		49
Sem uso			2	2
Trecho 2 Total	76	80	40	196
Trecho 3				
Comercial	37	99	97	233
Institucional	1	5	5	11
Residencial	2	2	1	5
Misto R/C	4	9	1	14
Sem uso		2	5	7
Trecho 3 Total	44	117	109	270
Total Geral	216	236	183	635

FONTE: Elaborada pelo autor.

O trecho 1 apresenta, de suas 169 construções, 56,8% construídas durante os anos anteriores a 1980, 23,07% durante os anos 1980 e 2000 e 20,11% construídos após os anos 2000. Se relacionarmos estes dados em relação à pesquisa do espaço concebido, podemos entender que a área que corresponde o trecho 1 a maioria das construções poderiam ser relacionadas com a ocupação dos dois primeiros núcleos industriais de Porto Alegre, o primeiro sendo o 4º distrito que compreenderia o bairro São João e o bairro Navegantes, à oeste, e próximos ao início da Av. Assis Brasil (Figura 55), e ao segundo período de ocupação do segundo núcleo industrial, que ocorreram nos bairros Passo D'Areia, Cristo Redentor e IAPI, à leste deste trecho (Figura 54) (Tabela 14). (Mapas 6 e 7)

Um dado que chama atenção é o tipo de ocupação que ocorria neste período, ela foi feita em grande parte de prédios com uso misto, entre residencial e comercial, são 58 construções ao total. No período anterior a 1980 foram feitas 43 construções de uso misto, representando 25,44% do total das construções

atuais e 44,79% das remanescentes construídas na época, esta variável é a maior em número absoluto e relativo dentre todos os trechos.



Figura 54 Bifurcação entre Av. Assis Brasil e Av. Brasileiro Índio de Moraes década de 1950. FONTE: Prati.com, 2016.



Figura 55 Igreja São João 1970, começo da Av. Assis Brasil. FONTE: Prati.com, 2016.

Anterior aos anos 1980 destacam-se também a quantidade de prédios de uso exclusivamente comercial (41), vale destacar que dentre estes, poucos passam da altura de 3 andares como vimos no espaço percebido, em seu princípio era uma área com grande horizontalidade, em contrapartida do centro da cidade, mas já se constituía uma centralidade, ainda que de bairro, com seu comércio na avenida, Há também casos de prédios que com o aumento do valor do uso do solo deixaram de ser residências para serem adaptadas em lojas, como é o caso da Padaria e Confeitaria Lahude (Figura 56).



Figura 56 Padaria Lahude. FONTE: Clicrbs, 2016.

A metropolização e a financeirização enquanto tempos técnicos também constituem este espaço, ainda que em menor quantidade, mas é composta por supermercados, prédios como o Neo Superquadra Arquisul e o Melnick Even Supreme Higienópolis, assim como de novos negócios de pequeno porte.

Cabe ressaltar que o número de novos imóveis de uso misto nesse período diminuiu vertiginosamente, enquanto que os de uso exclusivamente comercial cresceram em suas proporções chegando a 67,64% nos anos 2000 (Tabela 14). Ou seja, o caráter que se seguiu nestes dois tempos socioeconômicos marcou a Av. Assis Brasil até nos espaços mais consolidados, demonstrando uma superação sobre tempos predecessores.

Mapa 6 Estimativa de construção dos prédios no Trecho 1. Elaborado pelo autor.



O trecho 2 apresenta-nos 196 (Tabela 14) construções e há um certo equilíbrio de construções entre os períodos anteriores a 1980 e entre 1980 e 2000, são 76 e 80 construções respectivamente de cada um destes momentos, é neste trecho onde o maior desenvolvimento do segundo polo industrial, como é também a região onde os Shoppings e centros comerciais mais se concentraram, houve então uma dupla centralidade neste trecho, isso nos ajuda a explicar a disposição de tais construções. Além disso, as 40 construções feitas a partir dos anos 2000 não são pequenos negócios e revendedoras de carros como as encontradas no trecho 3, lá, encontramos prédios de grande porte, demonstrando uma densificação e verticalidade urbana neste trecho, é ali também onde há o maior número de estações de ônibus (Mapas 8 e 9).

Este é o trecho mais dinâmico em todos os períodos temporais, é o espaço mais fluido (SANTOS, 2006), e assim como no trecho 1 houve substituição e reaproveitamento de espaços anteriores, isso pode explicar o menor aparecimento em comparação ao trecho 1 de prédios anteriores à década de 1980, ainda que este trecho tenha sido o coração da industrialização do segundo núcleo, é o caso da fábrica de fogões da Wallig S.A onde o terreno atualmente é o do Shopping Bourbon Wallig (Figura 58), e como caso de reaproveitamento do já mencionado cinema Rey (Figura 3) que atualmente é uma Loja Empo (Figura 4).



Figura 57 Av. Assis Brasil 1966. FONTE: Airtton Muller, 2015.

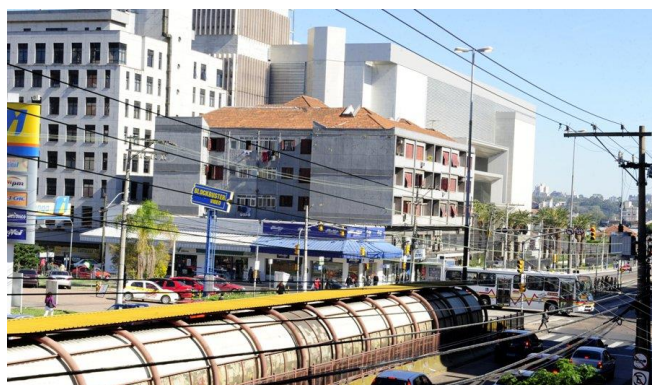


Figura 58 Bourbon Wallig 2013. FONTE: Ricardo Chaves, 2013.

As figuras 62 e 63 retratam a sobreposição de inúmeros tempos técnicos, há os primeiros prédios residenciais, a ampliação da avenida feita na Estrada do Passo D'Areia em 1944, o corredor de ônibus feito em 1982, o prédio atrás do prédio em destaque é de escritórios, do início da década de 1990, há também o Shopping Bourbon Wallig, grande espaço de consumo, e ainda há uma substituição técnica, o posto de gasolina na figura 63 é a área do complexo Medplex Eixo Norte da construtora Cyrela-Goldstein.

O PDDUA de 2010 contribuiu bastante para o aparecimento maciço de novos condomínios verticais na região, classificando o trecho 1 e 2 como corredor de centralidade, no trecho 3 como corredor de desenvolvimento, nas macrozonas 2 e 3.

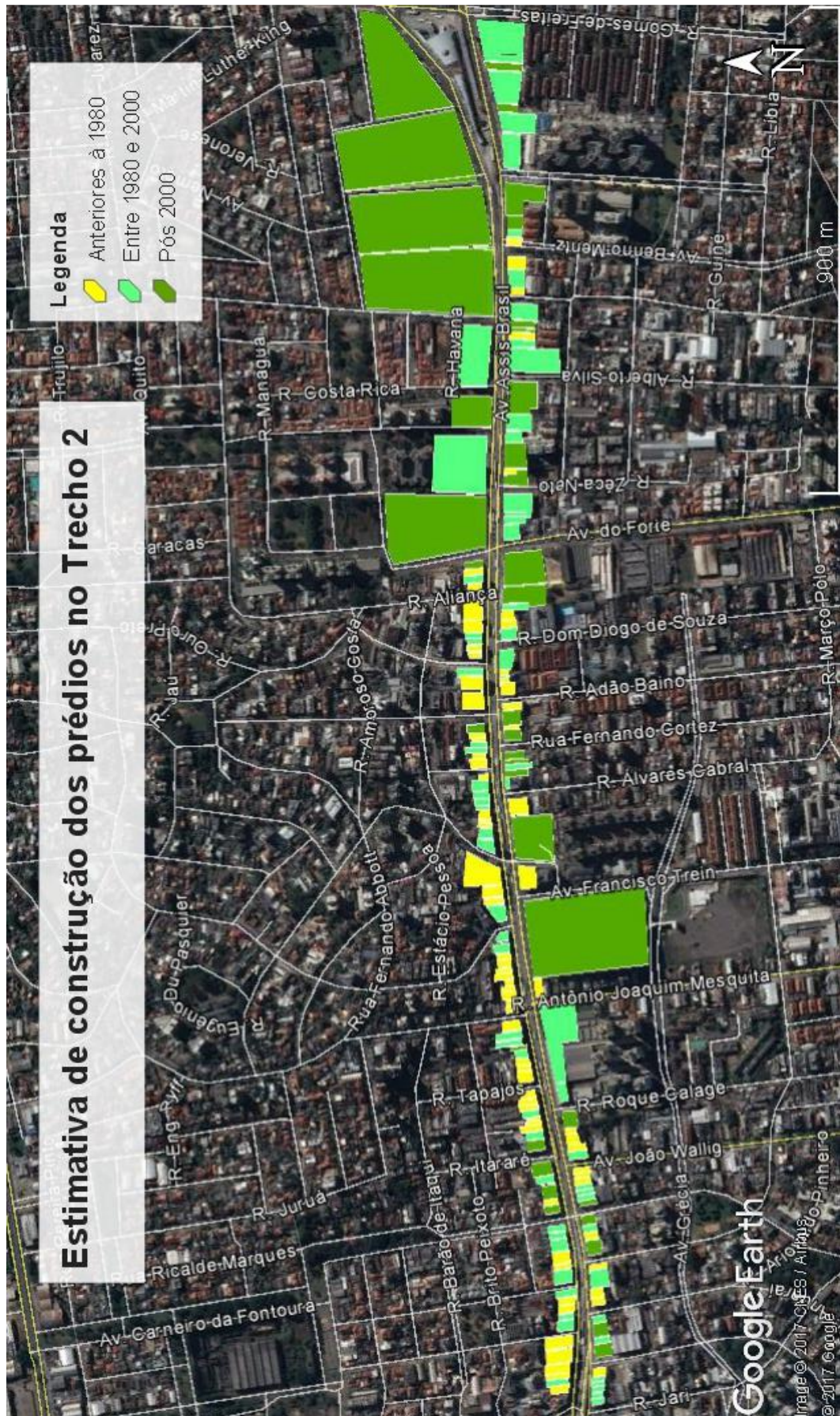
O artigo 29 itens 2 e 3 (mapa anexo 1):

II – Macrozona 2 – Corredor de Desenvolvimento: constitui a área entre a BR-290, a Av. Sertório e a Av. Assis Brasil, sendo estratégica para empreendimentos auto-sustentáveis de polarização metropolitana, com integração de equipamentos como o Aeroporto e as Centrais de Abastecimento do Rio Grande do Sul – CEASA S.A.;

III – Macrozona 3 – Cidade Xadrez: compreendida entre a Av. Sertório e Cidade da Transição no sentido norte-sul e entre a III Perimetral e o limite do Município no sentido oeste-leste. Constitui a cidade a ser ocupada através do fortalecimento da trama macroestruturadora xadrez, do estímulo ao preenchimento dos vazios urbanos e da potencialização de articulações metropolitanas e novas centralidades. São marcos estruturadores os três Corredores de Centralidade: Sertório/Assis Brasil, Anita Garibaldi/Nilo Peçanha e Ipiranga/Bento Gonçalves;

Há, portanto, planos municipais desde o processo de urbanização através de loteamentos nos anos 1930 à 1970 assim como novos planos de uso do solo para esta região.

Mapa 8 Estimativa de construção dos prédios no Trecho 2. Elaborado pelo autor.



O trecho 3, além de ser o mais extenso, é também o com maior número de construções, 270 ao total (Tabela 14), mas ainda assim é o setor menos denso, são 72 construções por km, e podemos ver que o processo de ocupação para esta parte da cidade acentua-se à partir dos anos 1980 (Mapas 10 e 11).

A expansão do espaço urbano porto-alegrense, sobretudo na periferia da zona norte, com alguns dos bairros mais populosos do município como o bairro Sarandi (59 mil habitantes, PROCEMPA, 2016) e o bairro Rubem Berta (87 mil habitantes, PROCEMPA) que são muito próximos à avenida, no caso do Sarandi, o segundo maior bairro em população de Porto Alegre, é cortado pela Avenida, sendo o principal eixo de ligação do bairro com o restante da cidade e é praticamente o único bairro de toda a extensão do trecho 3.

Por ser um trecho de forte ocupação recente, apresenta 109 unidades com estimativa de construção após os anos 2000 (Tabela 14), boa parte destas construções são pequenos negócios ligados ao movimento do bairro Sarandi, assim como revendas de carros usados.

Há uma certa divisão nas atividades neste trecho, as atividades próximas ao terminal Triângulo são ligadas a um circuito de grande capital, é onde ficam as lojas de montadoras de automóveis, grandes lojas de material de construção como a Cassol Center Lar e Tumelero, assim como alguns condomínios verticais, como o Melnick Even ICON. Há também alguns bares e restaurantes de atendimento noturno. As atividades em direção à saída de Porto Alegre são mais ligadas ao Bairro Sarandi, com igrejas, padarias, lojas de conveniência dentre outros pequenos serviços. Entre estes dois espaços ficam as concessionárias de carros usados.

Este trecho destoa um pouco dos demais pois não exerce por si só uma centralidade muito forte em relação à região metropolitana, ele é mais um espaço de conexão, há um menor número de pedestres assim como de lojas de consumo de bens não duráveis. É um trecho que recebe a influência dos outros, tanto que somente as áreas mais próximas do trecho 2 é que recebem aporte de capital maciço.

Este trecho concentra também grandes fluxos populacionais, inúmeros pedestres circulam pela avenida, visitando as muitas lojas de rua que existem ali.

Na Av. Assis Brasil passam 130 linhas de transporte público, sendo 101 que fazem o trajeto norte/nordeste da capital, 16 da chamada bacia pública, 1 linha metropolitana de alta frequência e 12 linhas de lotação (EPTC), muito desse fluxo converge para o Terminal Triângulo, movimentando maior contingente populacional para o trecho 2.

A Avenida Assis Brasil também seria um eixo ainda mais importante de ligação metropolitana, seria ali que passaria a principal linha do projeto de metrô de Porto Alegre (Figura 59). O projeto teve duas tentativas de realização, a primeira foi em 2009 quando a prefeitura tentou enquadrar o projeto nas obras de mobilidade da copa no Brasil em 2014, o projeto não foi aprovado pelo plano do governo federal. A segunda tentativa foi em 2011 quando o projeto foi cadastrado no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) Mobilidade Grandes Cidades, que colocaria R\$ 18 bilhões a disponibilidade do projeto, sendo R\$ 6 bilhões do Orçamento da União e R\$ 12 bilhões na modalidade de financiamento. (PROCEMPA)



Figura 59 Projeto do metrô de Porto Alegre. FONTE: PROCEMPA, 2016.

O plano nunca saiu do papel, porém o fato da Av. Assis Brasil ter sido cogitada como traçado principal de um futuro projeto dessa magnitude reafirma a importância e a centralidade que este eixo desempenha na capital.

Podemos ver na junção entre os tempos técnicos e socioeconômicos com o espaço percebido que aqueles aglomerados estatísticos tinham correspondência com a história de diferentes estágios da produção do espaço urbano na cidade, diferentemente de uma centralidade uni temporal, ou sincrônica a Av. Assis Brasil vem sendo construída ao longo de 8 décadas, acumulando espaços e sendo um espaço diacrônico, onde o estudo de sua constituição pode nos indicar movimentos muito maiores que seus limites, nos dão um panorama de uma economia macroescalar, estabelecendo relações de conexões históricas e relacionais modernas.

Mapa 10 Estimativa da construção dos prédios no Trecho 3. Elaborado pelo autor.



Mapa 11 Uso no Trecho 3. Elaborado pelo autor.



7. CONCLUSÃO

Esta dissertação pretendeu analisar a constituição da Avenida Assis Brasil, na zona norte de Porto Alegre, como uma centralidade para a cidade, a metrópole e a Região Metropolitana. Para isso realizamos uma revisão histórica e teórico metodológica que nos ajudou no percurso do trabalho, a entender a Avenida Assis Brasil como um espaço concebido, percebido e vivido.

Como espaço concebido vimos a construção desta avenida e a sua refuncionalização ao longo das décadas, relacionada com a metropolização de Porto Alegre. Como espaço percebido vimos como os tempos técnicos se sucederam na constituição desta avenida, suas mudanças e permanências na forma urbana.

Partindo das conclusões que pudemos tirar no espaço vivido é possível afirmar que, diferentemente de novas centralidades financeiras ou financeirizadas criadas pelos processos modernos de especialização do desenvolvimento urbano (ver CAMPOS, 2012), a Av. Assis Brasil é uma centralidade construída de vários tempos, fruto de diferentes modelos socioeconômicos que criaram espaços que perduram até hoje, sendo ressignificados e atravessando a linha do tempo.

Não queremos com essa conclusão romantizar estes processos, todos eles possuem contradições que marcaram seu tempo, a contradição do tempo atual é a utilização desta centralidade que congrega serviços e comércio para uma grande parcela da população porto-alegrense e metropolitana em um espaço de exploração imobiliária, onde o acesso a este espaço estará ligado somente à capacidade de consumo da população.

Através de nossa pesquisa foi possível ver a espacialização remanescente de cada um dos modelos socioeconômicos pretéritos. A industrialização/urbanização criou espaços no que delimitamos como trechos 1 e 2, sobretudo no que diz respeito ao traçado dos bairros, feitos pelo processo de parcelamento do solo através de implantação de inúmeros loteamentos. Os prédios remanescentes deste período são reutilizados com uso misto ou somente comercial, são pequenos negócios que ocupam estes espaços. O

traçado foi alargado, instalam-se os primeiros equipamentos urbanos e amplia-se a malha urbana para a zona norte da capital.

A metropolização consolida a urbanização e a centralidade que a Av. Assis Brasil exerce sobre esta região da cidade, sobretudo localizado no trecho 1 e 2. Modifica-se, porém, o tipo de centralidade, passa-se de uma área propícia para o desenvolvimento industrial para uma centralidade de serviços. Deste tempo técnico, ficam os shoppings centers, supermercados, centros comerciais e a ampliação dos sistemas de transporte público, com a criação do corredor de ônibus e do terminal Triângulo. O trecho 3 torna-se urbanizado, mas não exerce um papel centralizador de atividades e continua assim até os dias de hoje.

No início dos anos 2000, mais precisamente na última década, o movimento que vemos é o de financeirização do espaço. Este processo tem acontecido em centros urbanos de todo o mundo, mas na Av. Assis Brasil este movimento parece ter ganho mais força a partir da aprovação do PDDUA em 2010, com novas construções de prédios de alto impacto urbano, com inúmeros andares e com características muito semelhantes uns aos outros, sendo muitas vezes pertencentes a mesma construtora, como é o caso da Melnick Even com quatro projetos somente na Avenida.

Outro ator importante na construção desta centralidade é o Estado em suas diferentes esferas. Sem ele não haveria a Vila IAPI, as permissões de loteamento das empresas loteadoras, o PDDUA que permite os atuais investimentos. Além do capital empresarial, há o papel político desempenhado por poderes de diferentes esferas que influenciaram a constituição da Av. Assis Brasil.

Podemos dizer que a metodologia foi de extrema utilidade para conseguirmos compreender este processo, dividir o estudo em três etapas para reconstruirmos o espaço a partir destes três momentos nos possibilitou discernir os diferentes tempos técnicos que constituem o espaço de hoje, o espaço vivido. O espaço não foi construído por acaso, ele é o resultado das diferentes relações socioeconômicas acumuladas através do tempo. Compreender a centralidade da Avenida Assis Brasil passa por esta compreensão, podemos chamar esta centralidade de uma centralidade diacrônica que adere movimentos sincrônicos, e nosso estudo pode captar estes momentos.

8. REFERÊNCIAS

- ALONSO, J. A. F. & BANDEIRA, P. S. A “Desindustrialização” de Porto Alegre: causas e perspectivas. Porto Alegre: **Ensaio FEE**, 1998.
- BARROS, R. O centro e a centralidade urbana – aproximações teóricas a um espaço em mutação. **Cadernos curso de doutoramento em Geografia**, FfLUP.2010
- CARLOS, A. F. A. **A Crise urbana**. São Paulo: Contexto, 2015.
- CAMPOS, H. A. **Centralidades lineares em centros metropolitanos: a terceira perimetral em Porto Alegre (RS)**. Santa Cruz do Sul: EDUNISC, 2012.
- COSTA, L. P. **Habitação e Cidadania**. A Vila Operária do IAPI: Porto Alegre 1940/1950. Dissertação. Porto Alegre: UFRGS, 2009.
- DEGANI, J. L. **Tradição e Modernidade no ciclo dos IAPIs**: O conjunto residencial do Passo D’Areia e os projetos modernistas no contexto da habitação popular nos anos 40 e 50 no Brasil. Dissertação. Porto Alegre: UNIRITER, 2003.
- DI MÉO, G. Introdução ao debate sobre a metropolização. CONFINS [ONLINE]: **Revista Franco-Brasileira de geografia**, 2008.
- FERNANDES, A. C. **Cemitérios Industriais**: Contribuição para análise espacial da metrópole de Porto Alegre – RS/BRASIL. Tese de doutorado em Geografia. Porto Alegre: UFRGS, 2014.
- FORTES, A. **Nós do Quarto Distrito**: a classe trabalhadora porto-alegrense e a Era Vargas. Caxias do Sul, RS: EDUCS; Rio de Janeiro: Garamond; ANPUH-RS; 2004.
- FRANCO, S. da C. **Porto Alegre**: Guia Histórico. Porto Alegre: Ed. da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 1992.
- HARVEY, D. **Condição pós-moderna**: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural. São Paulo: Loyola, 2013.
- _____. **Os limite do capital**. 1. Ed. São Paulo: Boitempo, 2013.
- _____. **A Produção capitalista do espaço**. São Paulo: Annablume, 2005.
- IBGE. **Censo demográfico**, 2010.
- IBGE. Porto Alegre. IN: **Enciclopédia dos Municípios Brasileiros**. Volume XXXIV. Rio de Janeiro: IBGE, 1959.
- LACOSTE, Y. **A Geografia** – Isso serve em primeiro lugar, para fazer a guerra. Campinas: Papirus, 19ª ed. 2011.
- LEFEBVRE, H. **Estructuralismo y Política**. Buenos Aires: La Pléyade, 1973.

_____. **De lo Rural a lo Urbano.** Barcelona: Lito-Fisan, 1978.

_____. **Marxismo.** Porto Alegre: L&PM, 2013.

LEMOS, A. I. G. de, ARRPYO, M. E., SILVEIRA, M. L. **América Latina: cidade, campo e turismo.** CLACSO, Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales. São Paulo, 2006.

LENCIONI, S. Referências analíticas para a discussão da metamorfose metropolitana. In: **Transformações sócio territoriais nas metrópoles de Buenos Aires, São Paulo e Santiago.** São Paulo: FAUUSP, 2011.

MARTÍN, A. Z. **El espacio interior de la ciudad.** Madrid: Sintesis, 1997.

MARTINS, J. S. **Henri Lefebvre e o retorno à dialética.** São Paulo: HUCITEC, 1996.

MATTOS, C. A. de. Modernización capitalista y transformación metropolitana em América Latina: cinco tendências constitutivas. In: LEMOS, A. I. G. de, ARRPYO, M. E., SILVEIRA, M. L. **América Latina: cidade, campo e turismo.** CLACSO, Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales. São Paulo, 2006.

_____. **Globalizacion e metamorfose metropolitana em America Latina. De la ciudad a lo urbano generalizado.** Santiago: Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales, PUC Chile, 2010.

MEIRA, P. R. dos S. **Shopping Centers de Porto Alegre: Um estudo de serviço do cliente final.** Porto Alegre: Dissertação UFRG ADM. 1998.

MIRANDA, A. E. **Planos e projetos de expansão urbana industriais e operários em Porto Alegre (1935-1961).** Tese de doutorado. Porto Alegre: UFRGS, 2013.

OLIVEIRA, A. U. A inserção do Brasil no capitalismo monopolista mundial. IN: ROSS, J. L. S., SCARLATO, F. C., ANGELO, S., CONTI, J. B. OLIVEIRA, A. U. **Geografia do Brasil.** São Paulo: EDUSP, 2005.

PESAVENTO, S. J. in FAGUNDES, L. K.; KUMMER, L.; STHEPHANOU, M.; PESAVENTO, S.J. **Memória da Indústria Gaúcha: das origens à 1930.** Porto Alegre: Editora da Universidade/UFRGS; FEEE 1987.

SANTOS, M. Meio Técnico-Científico e Urbanização: Tendências e Perspectivas. **Seminário Brasil Século XXI.** Campo e cidade na virada do século, UNICAMP, 1989.

_____. **Por uma Geografia Nova: Da crítica da Geografia a uma Geografia Crítica.** São Paulo: EDUSP, 2004

_____. **A Natureza do espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção.** 4. Ed. 2. Reimpr. São Paulo: EDUSP, 2006.

_____. **Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal.** Rio de Janeiro: Record, 2011.

_____. **Manual de geografia urbana.** 3. Ed. São Paulo: EDUSP. 2012

SANTOS, M., SILVEIRA, M. L. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. 16ª ed. Rio de Janeiro: Record, 2012.

SCOTT, A. J., AGNEW, J., SOJA, E. W. e STORPER, M. Cidades-regiões globais. In: **ESPAÇOS & DEBATES: Revista de estudos Regionais e Urbanos**. Ed. 41. São Paulo: Núcleo de Estudos Regionais e Urbanos, 2001.

SILVA, E. T. Estrutura urbana e movimentos populacionais intrametropolitanos. Águas de Lindóia SP: **XVIII encontro nacional de estudos populacionais**, ABEP, 2012.

SOARES, P. R. R. Novas Territorialidades e novos discursos sobre a dispersão e a concentração urbanas. Canoas/RS: **I Seminário Nacional sobre Múltiplas Territorialidades**, 2004.

_____. A Região Metropolitana de Porto Alegre e os (des) caminhos da metropolização brasileira. In: **Metrópoles: Território, coesão social e governança democrática**. Porto Alegre: Transformações de ordem urbana. Rio de Janeiro: Letra Capital: Observatório das metrópoles, 2015.

SOUZA, C. F. Permanências e rupturas estruturais na cidade do urbanismo plural – um percurso em Porto Alegre. In: **Arquitetura da cidade contemporânea: centralidade, estrutura e políticas públicas**. 1 ed. Itajaí: UNIVALI, 2011. p. 119-142.

SOUZA, C. F. & MÜLLER, D. M. **Porto Alegre e sua evolução urbana**. Porto Alegre: EdUFRGS. 1997.

STROHAECKER, T. 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, 1 de agosto de 2005, vol. IX, núm 194 (13)

TERRA, E. **As ruas de Porto Alegre: Curiosidades, como batizar uma rua, Ruas de muita História**. Porto Alegre: AGE editora, 2001.

CONSULTAS:

Skyscrapercity:

<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1526010>

Grupo Hospitalar Conceição:

<https://www.ghc.com.br/default.asp?idMenu=unidades&idSubMenu=4>

Bourbon Shopping:

<http://www.bourbonshopping.com.br/>

Secretaria Estadual de Saúde

[http://www.saude.rs.gov.br/conteudo/6551/?UPA_Porto_Alegre_\(Zona_Norte\)](http://www.saude.rs.gov.br/conteudo/6551/?UPA_Porto_Alegre_(Zona_Norte))

Reportagem sobre vendedores imigrantes senegaleses em Porto Alegre:

<http://www.editorialj.eusoufamecos.net/site/agencia/senegaleses-emprego-informal/>

Melnick Icon:

<http://rs.olx.com.br/regioes-de-porto-alegre-torres-e-santa-cruz-do-sul/lojas-salas-e-outros/sala-comercial-25m2-garagem-fixa-icon-assis-brasil-direto-com-o-proprietario-248086995>

Revista Logística IMAN:

<http://www.imam.com.br/logistica/noticias/1600-vonpar-otimiza-processos-com-solucao-infor>

GKN Driveline:

<http://www.automotivebusiness.com.br/noticia/19112/gkn-comemora-40-anos-de-operacoes-no-brasil>

Comercial Wallig Fogões:

<http://kultme.com.br/kt/2015/04/30/a-historia-de-um-brasil-surpreendente-feita-por-50-ousados-e-1-ousada/>

História dos bairros de Porto Alegre (PROCEMPA):

http://lproweb.procempa.com.br/pmpa/prefpoa/observatorio/usu_doc/historia_dos_bairros_de_porto_alegre.pdf

Blog Iguatemi:

<http://www.iguatemiportoalegre.com.br/blog/registro-historico/>

Reportagem sobre o mandato de Telmo Thompson Flores:

<http://www.correiodopovo.com.br/jornal/A114/N41/html/23MORREU.htm>

Corredor de ônibus correio do povo:

<http://www.correiodopovo.com.br/Impresso/?Ano=115&Numero=292&Caderno=10&Noticia=170252>

Diário Oficial de Porto Alegre 2004:

http://lproweb.procempa.com.br/pmpa/prefpoa/dopa/usu_doc/02dezembro04.pdf

Terminal Triângulo:

<http://jaimemuller.blogspot.com.br/2009/12/corredor-de-onibus-de-porto-alegre.html>

Medplex Eixo Norte:

<http://www.cyrela.com.br/imovel/medplex-eixo-norte-salas-comerciais-passo-dareia-porto-alegre-rs>

Melnick Even Supreme Higienópolis:

<http://www.melnickeven.com.br/empreendimentos/supreme-higienopolis>

Melnick Even Grand Park Lindóia:

<http://www.melnickeven.com.br/noticias/2016-12-12/grand-park-lindoa-a-vida-em-equilibrio>

Neo Superquadra Arquisul:

<http://www.arquisul.com.br/site/neosuperquadra.php?#banner-3>

Porto Imagem:

<https://portoimagem.wordpress.com/2016/02/18/uma-imagem-assis-brasil-e-bourbon-wallig-visto-do-alto/>

Projeto Metrô:

<http://www2.portoalegre.rs.gov.br/poametro/internas/Projeto/projeto.html>

9. ANEXOS

Anexo 1: Macrozonas de Porto Alegre. FONTE: PDDUA, 2010.

