

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL – UFRGS
FACULDADE DE ARQUITETURA
PROGRAMA DE PÓS GRADUAÇÃO EM PLANEJAMENTO
URBANO E REGIONAL – PROPUR
MESTRADO

ANDRÉ HUYER

A FERROVIA DO RIACHO:
UM CAMINHO PARA A URBANIZAÇÃO DA ZONA SUL DE PORTO ALEGRE

PORTO ALEGRE

2010

André Hoyer

**A FERROVIA DO RIACHO:
Um caminho para a urbanização da zona sul de Porto Alegre**

Dissertação apresentada como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre, pelo Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal do Rio Grande do Sul

Orientadora:

Professora Doutora Célia Ferraz de Souza

Porto Alegre

2010

André Hoyer

**A FERROVIA DO RIACHO:
Um caminho para a urbanização da zona sul de Porto Alegre**

Dissertação apresentada como requisito parcial para
obtenção do título de Mestre, pelo Programa de Pós-
Graduação em Planejamento Urbano e Regional da
Universidade Federal do Rio Grande do Sul

Aprovada em 28 de outubro de 2010

BANCA EXAMINADORA

Professor Dr. Flávio Villaça
FAU/USP

Dra. Briane Elisabeth Panitz Bicca
Programa Monumenta Porto Alegre

Professor Dr. João Farias Rovati
PROPUR/UFRGS

Orientadora
Professora Doutora Célia Ferraz de Souza
PROPUR/UFRGS

Dedico este trabalho a Denise, Guilherme e Augusto.

AGRADECIMENTOS

Agradeço:

Especialmente a minha orientadora Célia, minha professora desde a graduação. Fez toda a diferença, sem palavras.

À banca de seleção do PROPUR, o voto de confiança em mim depositado, professores João Farias Rovati, Günter Weimer e Célia Ferraz de Souza. Também aos professores e funcionária do programa.

À banca de qualificação, arquitetos Gilberto Flores Cabral, Maria Soares Almeida e Luiz Fernando Rhoden, que recolocaram o projeto nos trilhos.

Aos professores do II Curso de Patrimônio Cultural em Centros Urbanos, Décio Rigatti, Luiz Merino Xavier e Sandra Jatahy Pesavento (in memoriam), pelo incentivo em ir adiante e fazer o mestrado.

Aos colegas de orientação, Bruno C. E. Mello e Fabiana Kruse, pelo companheirismo, e às colegas de especialização, Ana Lúcia Pretto, Vânia Priamo e Inguette Boetcher, com quem iniciei os estudos da zona sul de Porto Alegre.

À colega de trabalho, Mestre em História Social, Evelise Z. Neves, que com seu conhecimento e indicações me economizou muitas horas de trabalho. Também aos colegas e chefias da DAT, que oportunizaram todas as condições para viabilizar meu trabalho com meus estudos.

Agradeço também aos anônimos servidores de bibliotecas, museus e arquivos, que espontaneamente se preocupam em ajudar nas pesquisas.

À boa vontade de particulares, que se dispuseram a ceder seu tempo, abrir seus arquivos privados e suas memórias, e ceder esses materiais.

Finalmente, aos parentes e amigos próximos, que têm a capacidade de entender a pouca atenção dispensada, transferida para a conclusão da pesquisa.

RESUMO

No final do século XIX a cidade de Porto Alegre construiu uma ferrovia, para atender demandas de saneamento. Em seguida começou também a transportar passageiros para a zona sul da cidade, na orla do lago Guaíba. Este trabalho estuda o impacto que a ferrovia causou nessa região da cidade, e como foi sua urbanização a partir de então.

É analisado como foi esse comportamento sob as questões teóricas do urbanismo. Permite ter um quadro da situação atual, dos diferenciais da zona sul, e quais as tendências para o futuro.

Palavras chave:

Ferrovia do Riacho. Porto Alegre. Planejamento urbano. Balneário. Saneamento.

ABSTRACT

At the end of the 19th century the city of Porto Alegre built a railroad, designed to answer the new sanitation demands of the city. Later on, it began to also transport passengers to the southern side of the town, along the edges of the Guaíba lake. This work studies the impact the railroad has caused in this region of the town, and its urbanization since then.

We analyse this behavior under urbanism theoretical questions. It allows a picture of the current situation, the differentials of the southern boroughs, and its tendencies for the future.

Keywords:

Riacho railroad. Porto Alegre. Urban planning. Balneary. Sanitation.

LISTA DE FIGURAS

FIGURA i.1 – Mapa com a delimitação da área em estudo	21
FIGURA 1.1 – Mapa da localização das sesmarias em Porto Alegre	35
FIGURA 1.2 – Mapa das glebas que originaram a Tristeza	36
FIGURA 1.3 – Praia da Tristeza, 1900	37
FIGURA 1.4 – Mapa da Tristeza, 1896	37
FIGURA 1.5 – Igreja Nossa Senhora da Conceição	38
FIGURA 1.6 – Belém Velho, 1906.	39
FIGURA 1.7 – Mapa de Belém Velho, 1896.	39
FIGURA 1.8 – Belém Novo, 1906	39
FIGURA 1.9 – Mapa de Belém Novo, 1896	39
FIGURA 1.10 – Mapa do Cristal, 1896	40
FIGURA 1.11 – Vila Nova, 1906	40
FIGURA 1.12 – A Ponte de Pedra sobre o Riacho	41
FIGURA 1.13 – Mapa de 1888 com os arraiais e vias de comunicação	44
FIGURA 2.1 – Porto Alegre em 1888	50
FIGURA 2.2 – Aguadeiro	51
FIGURA 2.3 – Acendedores de lampiões a gás	51
FIGURA 2.4 – Bondes de tração animal	52
FIGURA 2.5 – Mapa com trapiche para despejo dos cubos sanitários	53
FIGURA 2.6 – Cabungueiro	53
FIGURA 2.7 – Ponto de despejo dos cubos sanitários	53
FIGURA 2.8 – José Joaquim Assumpção	59
FIGURA 2.9 – Mapa com a ferrovia na Ponta do Dionísio, 1896	61
FIGURA 2.10 – Mapa com a ferrovia na Tristeza, 1901	64
FIGURA 2.11 – Estação e Mercado do Riacho	64
FIGURA 2.12 – Trem na estação da Tristeza	65
FIGURA 2.13 – Trapiche para despejo na Ponta do Melo	66
FIGURA 2.14 – Mapa com percurso da ferrovia do Riacho, 1911	67
FIGURA 2.15 – Trem no cânion da Pedra Redonda, 1916	68
FIGURA 2.16 – Mapa da ferrovia na Pedra Redonda, 1919 e 1931	69
FIGURA 2.17 – Estação e ponte sobre o Riacho	70

FIGURA 2.18 – Revista Brazil-Ferro-Carril	71
FIGURA 2.19 – Dívidas municipais em 1900	76
FIGURA 2.20 – Prédio da Intendência	77
FIGURA 2.21 – A locomotiva Rio Grande no quartel da Brigada Militar, 1908..	78
FIGURA 2.22 – Fundação Alberto Bins, 1906	80
FIGURA 2.23 – Vista interna da Fundação Alberto Bins, 1906	80
FIGURA 2.24 – Pedra Redonda, 1900	82
FIGURA 2.25 – Pedra Redonda, 1900	82
FIGURA 2.26 – Diligência	83
FIGURA 2.27 – Extremidade norte da praia da Pedra Redonda	84
FIGURA 2.28 – Posto policial da Tristeza, 1911	85
FIGURA 2.29 – Estação da Tristeza com trem, 1910	85
FIGURA 2.30 – Enfermaria da Brigada Militar, 1908	86
FIGURA 2.31 – Exercícios militares nos campos do Cristal, 1910	87
FIGURA 2.32 – Estação do Riacho e ponte metálica, 1916	88
FIGURA 2.33 – Escritório do Asseio Público	88
FIGURA 2.34 – Proximidade da linha férrea ao leito do Guaíba	89
FIGURA 2.35 – Trem na estação da Tristeza	90
FIGURA 2.36 – Trem na estação do Riacho, 1922	90
FIGURA 2.37 – Trecho da linha para a Vila Nova	91
FIGURA 2.38 – Inauguração da linha para a Vila Nova	91
FIGURA 2.39 – Estação Ildenso Pinto	92
FIGURA 2.40 – Mapa de 1926 com ferrovia até a Vila Nova e Ildefonso Pinto.	93
FIGURA 2.41 – Bataclã	102
FIGURA 2.42 – Estação do Riacho	103
FIGURA 2.43 – Estação da Tristeza, 1920	107
FIGURA 2.44 – Clube Jocotó, 1918	108
FIGURA 2.45 – Bloco de carnaval do Clube Filosofia	108
FIGURA 2.46 – Embarque na Tristeza	109
FIGURA 2.47 – Yacht Club	109
FIGURA 2.48 – Escola 3 de Outubro em obras, 1925	110
FIGURA 2.49 – Cristal, 1917	110
FIGURA 2.50 – Rodovia na descida da Lomba do Asseio	111
FIGURA 2.51 – Enfermaria da Brigada Militar, 1920	111

FIGURA 2.52 – Praça da Tristeza	112
FIGURA 2.53 – Percurso da corrida de rua de 1927	112
FIGURA 2.54 – Vias pavimentadas em 1931	113
FIGURA 2.55 – Estação do Riacho	116
FIGURA 2.56 – Carro-motor da Ferrovia do Riacho em Caxias do Sul	119
FIGURA 2.57 – Exibição de carro-motor da VFRGS na Expo 1935	120
FIGURA 2.58 – Planta da estação do Riacho, 1940	120
FIGURA 2.59 – Planta do prédio da estação do Riacho, 1940	121
FIGURA 2.60 – Detalhe do projeto do ramal ao Matadouro Modelo	123
FIGURA 2.61 – Mapa do Matadouro Modelo e ferrovia	124
FIGURA 2.62 – Quartel da Serraria, antigo Matadouro Modelo	125
FIGURA 2.63 – Trens semi submersos na enchente de 1941	126
FIGURA 2.64 – Carro-motor na ponte sobre o Riacho	127
FIGURA 2.65 – Mapa da zona sul, 1910	128
FIGURA 2.66 – Mapa da Tristeza, 1925	129
FIGURA 2.67 – Mapa loteamento Praia Nova, 1905	129
FIGURA 2.68 – Mapa dos principais loteamentos da zona sul até 1940	130
FIGURA 2.69 – Casa típica de veraneio na Tristeza em 1928	131
FIGURA 2.70 – Ponte sobre a ferrovia na Vila Conceição	132
FIGURA 2.71 – Praia da Vila Conceição	132
FIGURA 2.72 – Propaganda da Vila Conceição, 1933	132
FIGURA 2.73 – Planta da Vila Conceição	133
FIGURA 2.74 – Planta do loteamento Praia Nova, 1931	133
FIGURA 2.75 – Planta do loteamento Ipanema	134
FIGURA 2.76 – Propaganda do loteamento Ipanema, 1932.....	135
FIGURA 2.77 - Propaganda do loteamento Ipanema, 1933	135
FIGURA 2.78 – Igreja de Ipanema	135
FIGURA 2.79 – Propaganda do loteamento Guaíba, 1932.....	136
FIGURA 2.80 – Propaganda do loteamento Guaíba, 1932	136
FIGURA 2.81 – Mapa da zona sul em 1932	137
FIGURA 2.82 – Propaganda do loteamento Espírito Santo, 1934	137
FIGURA 2.83 – Propaganda do loteamento Juca Batista, 1937.....	137
FIGURA 2.84 – Planta do loteamento Guarujá	138
FIGURA 2.85 – Pórtico do loteamento Jardim Yacht Club	139

FIGURA 2.86 – Planta do loteamento Jardim Yacht club	139
FIGURA 2.87 – Planta do loteamento Vista Alegre	140
FIGURA 2.88 – Marco da Vila Conceição parte alta, 1940	140
FIGURA 2.89 – Planta do loteamento Vila Conceição parte alta	141
FIGURA 2.90 - Planta do loteamento Vila Assunção, 1937	142
FIGURA 2.91 – Escadaria para praia na Vila Assunção, 1940	143
FIGURA 2.92 – Praia na Vila Assunção, 1954	143
FIGURA 2.93 – <i>Play-lot</i> (miolo de quadra) na Vila Assunção, 2007	143
FIGURA 2.94 – Passagem de pedestres na Vila Assunção, 2007.....	143
FIGURA 2.95 – Igreja da Vila Assunção	143
FIGURA 2.96 – Propaganda da Vila Assunção, 1940	144
FIGURA 2.97 – Propaganda do Eng. Ruy Viveiros Leiria, 1948	144
FIGURA 2.98 – Eng. Ruy Viveiros Leiria, 1936	144
FIGURA 2.99 – Matéria sobre a Vila Assunção, 1942	145
FIGURA 2.100 – Mapa de Porto Alegre em 1942	146
FIGURA 3.1 – Hotel Piccoral em Torres	152
FIGURA 3.2 – Veranistas em Torres, 1942	152
FIGURA 3.3 – Mapa da rodovia Porto Alegre a Tramandaí, 1939	153
FIGURA 3.4 – Perspectiva do balneário Atlântida, 1939	153
FIGURA 3.5 – Veranistas em Capão da Canoa, 1944	154
FIGURA 3.6 – Veranistas em Cidreira, 1944	154
FIGURA 3.7 – Veranistas em Guaíba, 1960	155
FIGURA 3.8 – Lista dos principais pontos de veraneio e turismo, 1944	155
FIGURA 3.9 – Praia da Pedra Redonda, 1943	156
FIGURA 3.10 – Praia da Vila Assunção, 1943	156
FIGURA 3.11 – Praia de Ipanema, 1954	157
FIGURA 3.12 – Praia da Vila Conceição, 1963	157
FIGURA 3.13 – Mapa de Ipanema em 1952	158
FIGURA 3.14 – Jardim Isabel, década de 1940	159
FIGURA 3.15 – Morro do Sabiá, década de 1940	159
FIGURA 3.16 – Planta do loteamento Chácara Azambuja, 1948	160
FIGURA 3.17 – Barca, 1947	161
FIGURA 3.18 – Estaleiro Só	161
FIGURA 3.19 – Ponta do Melo, década de 1940	162

FIGURA 3.20 – Plano de Gladosch para o Cristal, de 1939	162
FIGURA 3.21 – Aterro do Cristal	163
FIGURA 3.22 – Obras do Hipódromo do Cristal	163
FIGURA 3.23 – Indústria Termolar	164
FIGURA 3.24 – Construção do estádio de futebol no aterro da Praia de Belas	165
FIGURA 3.25 – Nova igreja católica na Tristeza	166
FIGURA 3.26 – Igreja protestante na Tristeza e Praça Souza Gomes	166
FIGURA 3.27 – Placa de sinalização de águas poluídas	167
FIGURA 3.28 – Mapa do Plano de Melhoramentos de 1914	168
FIGURA 3.29 – Mapa do plano diretor de 1959	169
FIGURA 3.30 – Mapa do plano diretor de 1959	169
FIGURA 3.31 – Mapa do plano diretor de 1979	169
FIGURA 3.32 – Mapa do plano diretor de 1979	169
FIGURA 3.33 – Mapa de macrozonas do plano diretor de 1999	170
FIGURA 3.34 – Mapa do modelo espacial do plano diretor de 1999	172
FIGURA 3.35 – Memorial do loteamento da Vila Assunção	173
FIGURA 3.36 – Memorial do loteamento da Vila Assunção	173
FIGURA 3.37 – Mapa do Decreto das Áreas Especiais de Interesse Cultural ..	174
FIGURA 3.38 – Museu Iberê Camargo	175
FIGURA 3.39 – Propaganda de inauguração do <i>shopping center</i> no Cristal ..	176
FIGURA 3.40 – Torre comercial em construção no Cristal	177
FIGURA 3.41 – Margens do arroio Cavalhada desocupadas de sub-habitações	177
FIGURA 3.42 – Posto policial da Tristeza e loja de <i>fast food</i>	178
FIGURA 3.43 – Novo centro comercial na Tristeza	178
FIGURA 3.44 – Novo centro comercial na Tristeza	178
FIGURA 3.45 – Novo centro comercial na Tristeza	178
FIGURA 3.46 – Novo centro comercial na Tristeza	178
FIGURA 3.47 – Edifício de cinco pavimentos na Vila Assunção	179
FIGURA 3.48 – Condomínio de casas de três pavimentos, na Vila Assunção .	179
FIGURA 3.49 – Notícia de alargamento da Av. Wenceslau Escobar	180
FIGURA 3.50 – Notícia de afunilamento na Av. Diário de Notícias	180
FIGURA 3.51 – Notícia de duplicações que a região espera	181
FIGURA 3.52 – Notícia de esperança para duplicação de avenida	181
FIGURA 3.53 – Charge sobre problemas de trânsito na Av. Diário de Notícias	181

FIGURA 3.54 – Blog questiona urbanização da orla	182
FIGURA 3.55 – Folheto para audiência pública com vereadores	183
FIGURA 3.56 – Folheto para votação na Câmara	183
FIGURA 3.57 – Folheto para audiência pública com Ministério Público	183
FIGURA 3.58 – Praia do Lami	183
FIGURA 3.59 – Balneabilidade do Lami	184
FIGURA 3.60 – Balneabilidade de Ipanema	184
FIGURA 3.61 – Acesso a Pedra Redonda hoje	185
FIGURA 3.62 – A Pedra Redonda hoje	185
FIGURA 3.63 – Cânion da ferrovia hoje	186
FIGURA 3.64 – Leito da ferrovia na Pedra Redonda hoje	186
FIGURA 3.65 – Terminal das barcas na Vila Assunção hoje	187
FIGURA 3.66 – Bar clandestino na Vila Assunção antes de ser removido	188
FIGURA 3.67 – Bar clandestino na Vila Assunção sendo removido	188
FIGURA 3.68 – Intervenção da Brigada Militar para assegurar remoção	188
FIGURA 3.69 – Manifestantes contrários a remoção	188
FIGURA 3.70 – Passagem de pedestres privatizada na Vila Assunção	189
FIGURA 3.71 – Nova construção na margem do Guaíba	189
FIGURA 3.72 – Calçadão de Ipanema	190
FIGURA 3.73 – Belém Velho hoje	190
FIGURA 3.74 – Belém Novo hoje	191
FIGURA 3.75 – Vila Nova hoje	191
FIGURA 3.76 – Zona sul hoje	192
FIGURA 3.77 – Propaganda de empreendimento no Cristal	193
FIGURA 3.78 – Plano de empreendimento na Ponta do Melo	194
FIGURA 3.79 – Plano de empreendimento no Cristal	194
FIGURA 3.80 – Plano de empreendimento ao lado da Vila Assunção	195
FIGURA 3.81 – Plano de empreendimento no estádio de futebol	196
FIGURA 3.82 – Notícia sobre problemas de trânsito em dias de futebol	196
FIGURA 3.83 – Mapa com traçado viário para zona sul	197
FIGURA 3.84 – Chaminé de equilíbrio no Cristal	198
FIGURA 3.85 – Mapa do conduto sanitário	199
FIGURA 3.86 – Obras de colocação do conduto	199
FIGURA 4.1 – Porto e Ferrovia de Palmares, 1929	204

LISTA DE GRÁFICOS

GRÁFICO 1 – Cubos transportados por ano à Ponta do Melo de 1900 a 1915	72
GRÁFICO 2 – Número de passageiros transportados e receita de 1900 a 1915	73
GRÁFICO 3 – Receitas de passageiros 1900 a 1915	74
GRÁFICO 4 – Receitas e despesas de 1900 a 1915	75
GRÁFICO 5 – Cubos transportados por ano à Ponta do Melo de 1900 a 1923	94
GRÁFICO 6 – Número de passageiros transportados e receita de 1900 a 1927	96
GRÁFICO 7 – Receitas de passageiros 1900 a 1923	97
GRÁFICO 8 – Receitas e despesas de 1900 a 1923	98

LISTA DE SIGLAS

AEIC – Áreas Especiais de Interesse Cultural

EPAHC – Equipe de Patrimônio Histórico e Cultural da Secretaria Municipal de Cultura

DAER – Departamento Estadual de Estradas de Rodagem

DMAE – Departamento Municipal Águas e Esgotos

EPTC – Empresa Pública de Transporte e Circulação

IHGRGS – Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Sul

MCSHJC – Museu de Comunicação Social Hipólito José da Costa

PDDUA – Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental

PMPA – Prefeitura Municipal de Porto Alegre

PISA – Programa Integrado Socioambiental

RBS – Rede Brasil Sul de Comunicações

SPM – Secretaria de Planejamento Municipal

VFRGS – Viação Férrea do Rio Grande do Sul

ZH – Jornal Zero Hora

SUMÁRIO

Introdução	17
1 A zona sul de Porto Alegre no contexto da cidade	32
1.1 A zona sul hoje	32
1.2 A zona sul no final do século XIX	34
1.3 A formação da cidade de Porto Alegre	41
1.3.1 Os primeiros arraiais	42
1.3.2 As vias de comunicação terrestres	45
1.4 Industrialização e crescimento rumam para o norte	47
2 A Ferrovia do Riacho	49
2.1 Origem da ferrovia: higiene e saneamento	49
2.2 Execução da obra e modificação do trajeto original	57
2.3 Início do tráfego regular	62
2.3.1 Ampliação até a Pedra Redonda	67
2.3.2 Conexão com o centro da cidade e outras obras	69
2.3.3 A ferrovia em números	71
2.3.4 Impacto no arrabalde da Tristeza	80
2.4 A ferrovia após a I Grande Guerra	87
2.4.1 Ampliações na linha: Vila Nova e centro da cidade	90
2.4.2 A ferrovia em números	94
2.4.3 Arrendamento da ferrovia	103
2.4.4 A zona sul após a I Guerra	105
2.5 O ocaso da Ferrovia do Riacho	114
2.5.1 Incorporação pela Viação Férrea do Rio Grande do Sul	117
2.5.2 A linha ao Matadouro Modelo	121
2.5.3 O fim da Ferrovia do Riacho	125
2.6 O fracionamento das terras na zona sul na época da Ferrovia do Riacho	128
3 Após o encerramento da Ferrovia do Riacho	147

3.1 Fatores que contribuíram para a decadência das ferrovias	147
3.2 Os balneários no Rio Grande do Sul	151
3.3 Transformações na zona sul	158
3.4 A zona sul nos planos diretores da cidade	168
3.5 A zona sul hoje	175
3.6 Tendências da zona sul	193
4 Conclusão	201
4.1 Considerações finais	202
4.2 A Ferrovia do Riacho foi determinante para a urbanização da zona sul de Porto Alegre?	204
4.3 Legado	212
Referências	215
Sítios	224
Arquivos Históricos, Bibliotecas, Mapotecas e Museus	226
Acervos particulares	227
Glossário	228
Apêndice A – Mapa dos percursos da Ferrovia do Riacho	229
Apêndice B – Estatísticas da Ferrovia do Riacho	230
Apêndice C – A última locomotiva da Ferrovia do Riacho	231
Apêndice D – Transformações na zona sul	233
Anexo A – Contrato de arrendamento da Ferrovia do Riacho	235
Anexo B – Imagens adicionais	239

INTRODUÇÃO

A capital do Estado do Rio Grande do Sul cresceu em diversas direções, mas de maneira desigual. A zona sul da cidade, na margem do lago Guaíba, no início do século XX não estava nas suas rotas de crescimento. Mas foi então servida por uma ferrovia, que era um dos meios de transporte mais importantes da época. Desde então a zona sul tem um comportamento de crescimento diferenciado do restante da cidade, ora acelerado, ora estagnado. Assim, foi estudado o papel desta ferrovia – a Ferrovia do Riacho – na urbanização da zona sul de Porto Alegre, e a eventual influência que ela teve nesse processo.

Por urbanização entende-se o conceito de Reis Filho:

Um processo social. Seu desenvolvimento provoca o aparecimento e a transformação de núcleos, como consequência das interações humanas que implica. Ocorre um processo de urbanização quando em uma sociedade existe uma divisão social do trabalho, em caráter permanente, de sorte que uma parcela ponderável da população deixa de se dedicar à produção de alimentos e passa a depender, para a sua subsistência, dos produtos do trabalho da outra parcela, aos quais tem acesso por meio de troca ou por apropriação direta.¹

Já crescimento relaciona-se às funções do núcleo urbano, conforme Müller, citada em Souza: “Lei geral do crescimento urbano: Um núcleo urbano sofre modificações quantitativas e/ou qualitativas em sua população quando ocorrem modificações quantitativas e/ou qualitativas em suas funções”.²

Sendo que núcleo urbano, na definição de Villaça, é um:

Aglomerado urbano que apresenta um mínimo de atividades centrais, sejam religiosas, administrativas, políticas, sociais ou econômicas, ou seja, que têm vida própria, por menor que seja, organizada em torno de um centro polarizador.³

¹ REIS FILHO, Nestor Goulart. *Evolução urbana no Brasil*. São Paulo: Livraria Pioneira Editoria/Editora da Universidade de São Paulo, 1968. p. 20.

² SOUZA, Célia Ferraz de; MÜLLER, Dóris Maria. *Porto Alegre e sua evolução urbana*. 2ª Ed. Porto Alegre: Editora da Universidade, 2007. p. 17.

³ VILLAÇA, Flavio. *Espaço intra-urbano no Brasil*. São Paulo: Estúdio Nobel, FAPESP, Lincoln Inst, 2001, p. 53.

Atualmente há muito desconhecimento, inclusive de moradores da zona sul de Porto Alegre, de que existiu a Ferrovia do Riacho. Os questionamentos se avolumam: Com que finalidade ela foi implantada? Quando iniciou suas operações? Qual era seu trajeto? Ela catalisou o crescimento da zona sul, ou teria sido o crescimento da zona sul que demandou essa ferrovia? Que mercadorias eram por ela transportadas? Quais e quantos passageiros? Até quando funcionou essa ferrovia? Por que parou de operar? O término de suas operações teve consequências para a região? Qual o legado da ferrovia para a zona sul e para a cidade? O traçado urbano da zona sul foi de alguma maneira induzido pela ferrovia?

Muitas questões, poucas certezas. Quanto maior é a distância ao centro urbano, mais lacunas do conhecimento aguardam respostas. A zona sul e sua orla são especialmente carentes de estudos mais aprofundados sobre sua formação. Especificamente sobre a ferrovia, a literatura é quase inexistente, e as informações disponíveis são muito desencontradas.

O atual momento de transformações aceleradas da zona sul (grandes empreendimentos imobiliários), com todas as dúvidas correlacionadas, expõe uma questão central para compreender esse processo: Afinal, como é que a região foi urbanizada? Apesar de a cidade de Porto Alegre como um todo já ter sido profundamente estudada, o mesmo não pode ser dito da zona sul em particular. Os aspectos da evolução urbana da cidade são abordados em obras como *Porto Alegre Origem e Crescimento*, de Francisco Riopardense de Macedo, ou *Porto Alegre e Sua Evolução Urbana*, de Célia Ferraz de Souza e Dóris Maria Müller. Talvez porque a zona sul tenha sido periférica, em termos de importância para a história da cidade, as informações sobre sua urbanização estão dispersas. Não se encontram na bibliografia obras que tratem especificamente da região, salvo raras e isoladas publicações que abordam o assunto de maneira muito particular, não fazendo uma interface com o restante da cidade. Por exemplo, os dois volumes de *Revelando a Tristeza*, de Roberto Pellin, tratam unicamente desse bairro. Semelhante é a obra *Tristeza e Padre Reus*, de Hilda Agnes Hübner Flores. Já a obra *Arquiteturas Cisplatinas*, de Anna Paula Canez, aborda somente o Jockey Clube, situado no bairro Cristal. *Automobilismo Gaúcho*, de Gilberto Menegaz, documenta as corridas de rua que eram disputadas em circuitos na zona sul. Enfim, não há uma sistematização do conhecimento do passado da região.

Por outro lado, o planejamento urbano exige o conhecimento do passado da

cidade, como ela se formou, como cresceu, quais tendências foram consolidadas, entre outros aspectos. E a zona sul passa hoje por um período de crescimento significativo, poucas vezes verificado em sua história. Portanto, além do preenchimento de lacunas sobre o conhecimento da história da cidade, estas informações também devem ser apuradas para subsidiar o planejamento, na direção das tendências futuras.

Esta pesquisa teve por objetivo buscar informações precisas sobre a Ferrovia do Riacho. Por meio de levantamentos preliminares já era possível estimar que seria possível apurar as razões que motivaram a construção da ferrovia, bem como a evolução de seu trajeto, os números relativos a passageiros transportados anualmente e a cargas.

Simultaneamente, apurou-se como cresceu a zona sul, na área de influência da ferrovia, quais os equipamentos que ela foi recebendo ao longo do tempo, que serviços foram sendo oferecidos e qual a sequência de novos loteamentos e urbanizações.

Com o levantamento desses dois tipos de dados – da ferrovia e dos demais equipamentos da zona sul –, verificou-se a relação entre ambos, ou seja, buscou-se estabelecer a influência exercida de um sobre o outro. Como é esperado de uma ferrovia, que ela seja fator de transformações para a região por ela atendida, apesar de nem sempre ocorrer assim, verificou-se quais as contribuições positivas e negativas da Ferrovia do Riacho na urbanização da zona sul de Porto Alegre. Teria ela sido um empreendimento episódico, malsucedido, ou relevante para a urbanização da região?

Uma vez verificada a influência da ferrovia sobre a zona sul, pôde-se relacionar a urbanização da zona sul com a urbanização de Porto Alegre, bem como o inverso, definindo-se a relação da cidade com a zona sul, as causas indutoras da urbanização da zona sul, nos momentos em que ele ocorreu, bem como o quadro de fatores que deixou a região estagnada em vários outros períodos, novamente apurando se a ferrovia teve influência nesses eventos.

A importância de conhecer o passado e entender o presente, para mirar o futuro: verificar o que de fato se passa atualmente na região, o que está em obras, o que está programado e o que está apenas nos planos. Planos do setor privado, da construção civil – espigões, centros comerciais, hotéis, etc. – e os planos das instituições públicas. O que o poder público planeja para a região? Afinal, existe o

Plano Diretor vigente, com seu traçado viário, cuja modificação foi aprovada recentemente pela Câmara de Vereadores, bem como o Programa Guaíba Vive, com determinações para a orla, e o Programa Integrado Sócioambiental (PISA), de despoluição do Guaíba e reassentamento de sub-habitações. Temos ainda a confirmação da escolha da cidade de Porto Alegre, ocorrida no final de maio de 2009, como subsede da Copa do Mundo de 2014, com grande interferência no acesso à zona sul.

Nesse processo, visou-se apurar também em quais direções se encaminha a zona sul. A persistir o presente ritmo de crescimento intensificado, de densificação, de novos equipamentos, o futuro da zona sul aponta para o quê? De acordo com o apurado, poderia ser um momento de alarme, indicando que providências de cautela poderiam ser tomadas para adequar o rumo. Enfim, este estudo objetivou compreender como se urbanizou a zona sul, e apurar quais as tendências para o futuro, no propósito de servir de apoio ao planejamento urbano na área, que vive um momento de crescimento acelerado, cuja reflexão sobre seu futuro pode ser necessária e urgente.

É objeto de interesse deste estudo a área de influência da ferrovia do Riacho. Porém, não foi estudada toda a região percorrida pela ferrovia, até porque ela chegou a ser interligada ao centro da cidade, e deste com a malha ferroviária estadual. Assim, o foco foi sua extremidade sul, que abrange o que hoje são os bairros Cristal e Tristeza, bem como Vila Assunção, Vila Conceição e Pedra Redonda, em síntese, os bairros da orla sul da cidade, junto ao lago Guaíba, conforme assinalado no mapa da figura i-1.

A ferrovia também teve um ramal que se estendia até a Vila Nova, e posteriormente até o bairro Serraria. Contudo, esse ramal operou durante pouco tempo, não tendo sido significativo para o presente estudo. Mesmo assim, foi verificado seu contexto.

O período pesquisado inicia nos primeiros anos da última década do século XIX. Daquela década são as primeiras notícias de intenção de implantar a ferrovia, que iniciou suas operações ainda no final da mesma década. Contemplou-se todo o tempo em que a ferrovia funcionou, até seu encerramento, quatro décadas após. Quanto ao recorte temporal, buscou-se verificar como era esta zona delimitada pelo estudo, antes e depois da ferrovia. Para encerrar a janela cronológica, prosseguiu-se a verificação da urbanização e crescimento da zona sul até os dias de hoje.

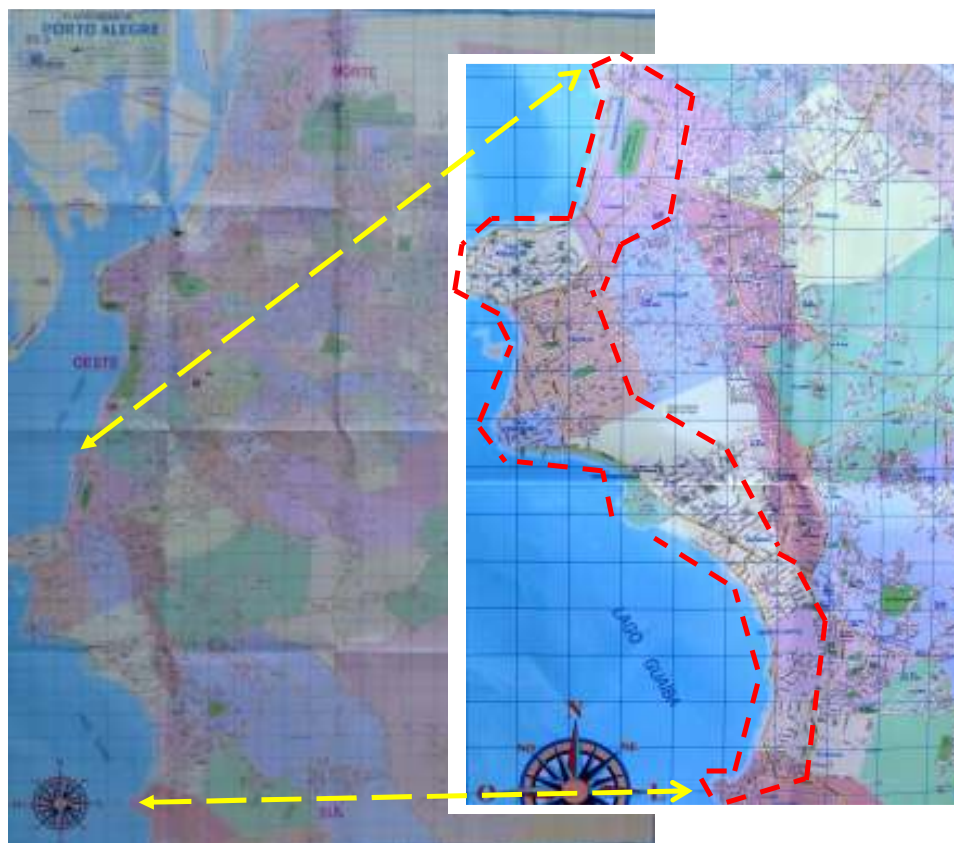


Fig. i.1: Mapa com a delimitação da área em estudo, contornada em tracejado vermelho.

Fonte: Graficação do autor sobre mapa de Multimapas.

A designação “zona sul”, neste trabalho, será empregada referindo-se a área delimitada no objeto de estudo, conforme discriminado anteriormente e na figura i-1. Assim como na figura i-1, todos os mapas serão apresentados com o norte orientado para a parte superior das páginas, salvo se houver indicação em outro sentido.

Atualmente a zona sul passa por um momento de crescimento acelerado. Muitos empreendimentos comerciais, que não eram comuns na região, hoje proliferam. Empreendimentos imobiliários, de alta densidade habitacional, também estão na ordem do dia, ocupando vazios urbanos e tentando avançar sobre quarteirões consolidados de habitações menores.

Por outro lado, verifica-se uma reação a esse avanço do “progresso”. Associações comunitárias têm expressado sua contrariedade e preocupação em relação a novos empreendimentos. Manifestam abertamente temor por consequências que possam advir. Trânsito saturado, alagamentos decorrentes da impermeabilização do solo e perda de acesso ao Guaíba são algumas das manifestações mais recorrentes, além da questão do esgoto sanitário ainda

deficiente em toda a cidade. Somadas a essas razões, as entidades de moradores da zona sul revelam sua preocupação com a iminente perda de seu patrimônio cultural. Este seria a inspiração em princípios da “cidade-jardim”, de alguns loteamentos formadores da região (Vila Assunção, Vila Conceição, etc.), bem como de algumas edificações e alguns espaços em particular.

A repercussão dessa mobilização da população da zona sul tem sido muito expressiva, a tal ponto que veículos de comunicação, desde jornais de bairro, de distribuição gratuita, até grandes redes de comunicação, como a Rede Brasil Sul de Comunicações – RBS, a maior empresa jornalística do sul do país, com seu influente diário Zero Hora, têm dado ampla cobertura à sucessão de acontecimentos da região. Esta última, em fevereiro de 2009, abriu na internet um blog específico para tratar de assuntos da zona sul⁴. Motivado pela repercussão positiva do blog, em abril de 2009 o jornal Zero Hora (ZH) passou a encartar semanalmente um caderno específico da zona sul – ZH Zona Sul –, que antes tinha circulação apenas mensal.

Não é por menos. Não somente os moradores da zona sul estão mobilizados, mas os olhares de outros habitantes da cidade e do Estado se dirigem para a região. Um novo Centro Comercial de grandes dimensões (BarraShoppingSul); um empreendimento imobiliário que causa grande repercussão na opinião pública e que inclusive levou a demanda de consulta popular (Pontal do Estaleiro); um museu de padrão internacional com arquitetura de destaque (Museu Iberê Camargo); um projeto de enorme complexo esportivo de um time de futebol (S. C. Internacional); condomínios de grande porte; todos com a porta de entrada no principal acesso da zona sul, causam grande expectativa para muito além dos limites da zona sul.

Enfim, a urbanização da zona sul está em pleno processo de aceleradas transformações, causando perplexidade aos seus moradores, pois, por um lado, há grandes ganhos de conforto, ao não precisarem mais se deslocar para o centro e outros bairros em busca de serviços (de saúde, compras, lazer, etc.); por outro lado, encontra-se grande insegurança devido às consequências desse processo, por não terem sinalização de soluções para os crescentes problemas de trânsito, para a perda de sossego, a densificação acentuada, a segurança pública, etc.

A dúvida que perturba os moradores é o que o futuro reserva para a zona sul. Trânsito problemático, como em outras áreas da cidade? Isolamento do Guaíba,

⁴ <http://wp.clicrbs.com.br/zhzonasul/>

devido a novos empreendimentos junto à margem (Pontal do Estaleiro, clube de esportes na Av. Guaíba – APROA –, etc.)? Liberalização de prédios em altura com afastamentos laterais ínfimos, substituindo residências unifamiliares, e assim propagando sombras para todos os lados? Perda do patrimônio cultural (os loteamentos com características de cidade-jardim, etc.)? Problemas de segurança pública, uma vez que na zona sul seus moradores ainda caminham com alguma tranquilidade pelas ruas e praças, e muitos prédios ainda não têm grades?

A zona sul distingue-se da maioria das demais regiões da cidade ao norte dela. Significativa parte de sua área, de acordo com o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental⁵ (PDDUA), é constituída de Áreas Especiais de Interesse Cultural⁶ (AEIC), o que por si só, já demonstra um diferencial. É de baixa densidade, está na orla do lago Guaíba, o trânsito ainda é relativamente fluido, quando comparado com outras regiões. Enfim, a zona sul precisa ser melhor estudada, para fornecer subsídios bem fundamentados que embasem decisões acerca de seu futuro e da cidade.

As cidades não crescem ao acaso. O crescimento segue alguns parâmetros. Por outra banda, o crescimento das cidades pode ser objeto de planejamento – planejamento urbano. Entretanto, é condição fundamental para planejar uma cidade, ou uma parte dela, conhecê-la. E conhecer sua história, como e por que se formou, quais suas tendências.

A QUESTÃO TEÓRICA

A partir de um questionamento – a hipótese – buscou-se respostas no instrumental existente, a fim de testar sua confirmação ou irrelevância. A hipótese a ser testada verifica a relação entre a ferrovia e a urbanização da zona sul:

“A Ferrovia do Riacho foi responsável por um impacto que levou ao crescimento da zona sul, visto ter sido a primeira via de transporte terrestre direto para o centro da cidade no início do século XX”.

Pela bibliografia pesquisada, chegou-se a algumas constatações de grande

⁵ PORTO ALEGRE. Lei Complementar nº 434, 1 dez. 1999.

⁶ PORTO ALEGRE. Decreto nº 14.530, 14 abr. 2004.

pertinência ao caso em estudo quanto aos padrões de crescimento das metrópoles brasileiras. Os locais onde as cidades nascem e seu respectivo crescimento não são aleatórios: “Numa visão social ampla, as cidades são uma força produtiva e, como tal, trabalham segundo uma lei, uma lógica e não em desordem” ⁷.

Genericamente, para as cidades que hoje são metrópoles brasileiras, existem padrões devidamente identificados, que explicam o condicionamento desses comportamentos. Neste trabalho foram empregados como base para esta questão – crescimento das cidades – os estudos de Flávio Villaça, autor da obra Espaço Intra-Urbano no Brasil. Segundo seus estudos, cidades semelhantes – as metrópoles brasileiras – apresentam “importantes traços comuns de organização intraurbana” ⁸.

Interessam neste estudo dois tipos de fatores determinantes do crescimento das cidades, um regional e outro intraurbano. Regional, no sentido mais amplo do que uma cidade, envolvendo a região na qual ela se encontra, de razões supralocais; Intraurbano, no sentido restrito da própria cidade, vinculado mais à estrutura urbana. Atuam nesse processo forças externas e intraurbanas, a seguir abordadas.

FORÇAS EXTERNAS

Antes de examinar para onde crescem as cidades, veja-se que o local onde elas são instaladas é, evidentemente, impulsionado por forças externas a elas, uma vez que, em tempo anterior à sua fundação (ou instalação, etc.), não poderiam existir forças intraurbanas atuando. Em casos de núcleos urbanos com funções portuárias (como foi Porto Alegre), o local determinante para instalação dos núcleos deve atender condições físicas específicas: águas de calado compatível e abrigado⁹.

Prosseguindo, uma cidade está ligada a um sistema de vias de transporte regionais (caminhos, ferrovias, rodovias, etc.). E as vias regionais de transporte são determinadas por fatores extraurbanos. A ligação das cidades às vias de transporte tem influência direta no crescimento delas, uma vez que estes são “os maiores

⁷ VILLAÇA, Flávio. Espaço intra-urbano no Brasil. São Paulo: Estúdio Nobel, FAPESP, Lincoln Inst, 2001, p. 77.

⁸ Ibid., p. 113.

⁹ VILLAÇA, op. cit., p. 131.

modeladores do espaço, tanto intraurbano como regional”¹⁰.

As vias regionais são vetores de atração para a localização das indústrias, porquanto estas, as indústrias, se instalam ao longo daquelas – as grandes vias regionais. Se as indústrias são atraídas pelas vias regionais, as camadas populares igualmente são atraídas por elas, acentuando a direção predominante do crescimento urbano¹¹. Como se deu o percurso da industrialização na região metropolitana de Porto Alegre foi demonstrado por Souza e Müller¹².

FORÇAS INTRAURBANAS

Instalada a cidade, consolidadas as repercussões regionais em seu crescimento, dando-lhe direção de crescimento, de instalação de indústrias e moradias populares, todos por forças externas a ela, observa-se que há também forças internas promovendo seu crescimento.

A localização dos bairros residenciais das camadas de alta renda é apontada como fator fundamental na maneira como cresce uma cidade. Villaça pondera que o centro principal das cidades, os subcentros de comércio e serviço e os bairros residenciais das demais classes sociais, formam-se, interagem e são determinados pela localização dos bairros das camadas de alta renda e das vias regionais de transporte e das indústrias junto a elas¹³.

Dessa forma, merece atenção a localização desses bairros das camadas de alta renda. Apontada como resultado de dois principais fatores: os melhores sítios naturais e a acessibilidade, esta entendida como a existência de um sistema de transporte de passageiros, para deslocamento diário de pessoas a um contexto urbano e a um conjunto de atividades urbanas, que igualmente determinam a direção de seu crescimento¹⁴. Para os melhores sítios naturais, quando não existem praias ou antes de estas virarem moda, geralmente são eleitos os locais de topografia elevada, que propiciem vistas panorâmicas e boa ventilação. Além dessas

¹⁰ Ibid., p. 136.

¹¹ Ibid., p. 134, 135, 88, 234.

¹² SOUZA, Célia Ferraz de; MÜLLER, Dóris Maria. Porto Alegre e sua evolução urbana. 2ª Ed. Porto Alegre: Editora da Universidade, 2007.

¹³ VILLAÇA, op. cit., p. 140 e 134.

¹⁴ VILLAÇA, op. cit., p. 23, 188 e 198.

qualidades, necessitam atender à condição fundamental de serem acessíveis ao centro. Após eleito o local de sua ocupação, ela mantém sempre a mesma radial para seu crescimento¹⁵.

Há um aspecto a mais a examinar. Conforme citado anteriormente, as camadas de alta renda preferem os melhores sítios, e áreas litorâneas usualmente são assim classificadas. Somados ao atrativo paisagístico da orla, no começo do século XX as praias e o banho entraram na agenda das elites brasileiras, principalmente a partir do Rio de Janeiro, difusor nacional de costumes. Praia e frente para a orla passaram a ser valorizados a tal ponto que as orlas sofreram grande verticalização em sua ocupação, principalmente nas quadras próximas às águas¹⁶.

Resumindo, a acessibilidade e a infraestrutura em geral dos bairros das elites, são consequência da preferência das elites por esses locais, e não a causa de as elites preferirem determinados locais¹⁷.

Conforme visto anteriormente, estudos de Villaça apontam padrões para cidades brasileiras, entre as quais Porto Alegre se enquadra. Examinando o caso específico dessa cidade, nos detivemos em estudos mais especializados dessa metrópole, especialmente a obra *Porto Alegre e Sua Evolução Urbana*, de Célia Ferraz de Souza e Dóris Maria Müller.

O LOCAL ONDE FOI INSTALADA A CIDADE

Mais que regionais, foram razões de geopolítica internacional que contribuíram para o estabelecimento de um núcleo urbano no local onde hoje está a cidade de Porto Alegre. Disputas entre Portugal e Espanha, Tratado de Madrid, tomada de Rio Grande¹⁸, entre outros, levaram a que a costa norte da península, hoje Porto Alegre, fosse utilizada como importante ponto de apoio para a ocupação do interior do que viria a ser o Estado do Rio Grande do Sul, conforme já fartamente estudado e documentado. Foi também ponto intermediário para chegada de colonos

¹⁵ Ibid., p. 188, 199.

¹⁶ Ibid., p. 97, 177, 185 e 187.

¹⁷ Ibid., p. 110.

¹⁸ SOUZA, 2007, op. cit., p. 39, 43.

açorianos pela lagoa dos Patos, e posterior transferência desses para o interior do Estado, via rio Jacuí. Estudos de Francisco Riopardense de Macedo, Célia Ferraz de Souza e Doris Maria Müller, Sandra Jatáhy Pesavento, Günter Weimer, Luiz Fernando Rhoden, e outros, abordam profunda e amplamente essas questões, como já referido.

Conforme afirmado acima, não por acaso aquele local foi escolhido para acomodar colonos. Como eles vinham de barco, melhor se fosse um porto, para já ficarem junto ao local de desembarque. O Guaíba (antigamente referido como rio, recentemente tem sido classificado como lago¹⁹) tem predominância de grandes baixios, ou seja, águas de pouca profundidade (calado). É também, regularmente, fustigado por dois ventos incômodos para abrigar barcos: o vento sul e o oeste (Minuano). O norte da península oferece calado compatível, e proteção contra o vento sul. Já os ventos oeste e leste passam paralelamente em frente ao porto, amenizando o perigo de jogarem as embarcações fundeadas contra a costa – ou o porto²⁰.

A partir desse local, embarcações maiores retornavam para a Lagoa dos Patos e até a Rio Grande, e embarcações menores podiam avançar para o interior do Estado, especialmente até Rio Pardo, através do Rio Jacuí. Além disso, podiam adentrar o *hinterland* pelos rios dos Sinos, Caí, Taquari ou Gravataí.

Seguindo padrão esperado para cidades litorâneas (portuárias), a partir do ponto escolhido para o porto, Porto Alegre expandiu-se e de lá se formou-se sua aglomeração e seu centro²¹.

FORÇAS EXTERNAS PARA A EXPANSÃO DE PORTO ALEGRE

Estabelecido o núcleo urbano de Porto Alegre nesse local, ele cresceu. Em que direção? Novamente, forças de fora exerceram influência determinante. Depois dos açorianos, Porto Alegre passou a ser o elo com os colonos teutônicos, que se estabeleceram, num primeiro momento, em grande número, em regiões ao norte da

¹⁹ MENEGAT, Rualdo et al. Atlas Ambiental de Porto Alegre. Porto Alegre: Ed. Universidade/UFRGS, 1998. p. 37.

²⁰ SOUZA, op. cit., p. 43.

²¹ VILLAÇA, op. cit., p. 131.

cidade. Eles eram alcançados por transporte fluvial, especialmente o do rio dos Sinos. E Porto Alegre passou a ser o principal mercado da produção dessa região de colonização germânica²². A primeira ferrovia gaúcha foi implantada para atender a esse mercado: Porto Alegre a São Leopoldo, em seguida Novo Hamburgo. Porto Alegre ficou vinculada ao crescimento destas colônias, primeiro de imigrantes germânicos, depois também de italianos²³. Após a ferrovia, veio a rodovia, igualmente para o norte.

Tinha-se então um sistema regional de transporte: Porto Alegre – São Leopoldo – região serrana, sul - norte.

Esse sistema foi determinante para moldar o espaço urbano de Porto Alegre. Uma vez que o sistema regional de transporte terrestre era em direção para o norte, não prosperou a expansão para o sul ou leste. Para o oeste havia a barreira física do lago Guaíba. E assim, a partir do centro, a cidade cresceu preferencialmente na direção do eixo acima descrito²⁴.

O comércio com as colônias de imigrantes propiciou a construção da ferrovia, naquela direção e, posteriormente, a rodovia. Colaram nelas as indústrias e nestas, as habitações das camadas populares. As indústrias tiveram um papel importante no crescimento da cidade, mas o que demandou a instalação de expressivo número de indústrias, muito mais do que o mercado interno da cidade, foram as demandas da região acima descrita. Acentuaram a demanda por produtos industrializados as duas guerras mundiais²⁵.

Mais recentemente, foi criada outra via de acesso ao restante do país, porém na direção do litoral marítimo, leste. E lá também passaram a se instalar grandes indústrias²⁶.

FORÇAS INTRAURBANAS PARA EXPANSÃO DE PORTO ALEGRE

A cidade iniciou como um porto, ao lado norte de um morro. Na parte baixa,

²² VILLAÇA, op. cit., p. 103 e SOUZA, op. cit., p. 44 e 55.

²³ Ibid., p. 103 e Ibid., p. 71.

²⁴ VILLAÇA, op. cit., p. 104, 267.

²⁵ SOUZA, op. cit., p. 93, 75, 76.

²⁶ Ibid., p. 107.

junto ao porto, prosperaram o comércio e serviços. Na parte de cima do morro, onde havia uma vista panorâmica ímpar, foram sendo instalados os principais edifícios institucionais: governo, igreja, e outros²⁷. Logo, não foi por acaso ter sido este o local escolhido pelas elites para se instalarem: era a melhor parte da cidade²⁸, que já havia sido a opção da igreja²⁹. Até 1845 a cidade não tinha condições de se expandir, pois estava restrita a uma área dentro de muralhas, que a defendiam de ataques durante a Guerra dos Farrapos. Fora das muralhas o crescimento da periferia da cidade foi, inicialmente, radial, com quatro arraiais³⁰. No final do século XIX, havia necessidade de expansão do território das elites. Duas opções se apresentavam. Uma era a continuação do local que elas já ocupavam: os altos da Independência, que, além de ser um prolongamento da área já utilizada, inclusive no aspecto topográfico, era igualmente um prolongamento da principal rua de comércio da cidade (Rua dos Andradas). Outra opção era o bairro Menino Deus, ao sul, junto ao Guaíba, que há tempos constituía local de residências de “campo e de temporada” das famílias de mais alta renda, e que contava com serviço de transporte de bondes integrado ao centro. Mas as elites optaram preferencialmente pelo bairro da Independência, de semelhante modo servido por bondes. De topografia alta, paralelo também do eixo de crescimento regional da cidade³¹, o bairro localizava-se na continuação do centro.

O bairro Independência consolidou-se como a direção, ou deslocamento, da ocupação residencial das camadas de alta renda. Posteriormente teve seguimento com o contíguo bairro dos Moinhos de Vento. Um segundo eixo residencial das elites, muito menos significativo, teve prosseguimento ao longo da orla do Guaíba, a partir do bairro Menino Deus³².

Mas não seriam eventuais dificuldades de acesso a causa da pequena ocupação da orla porto-alegrense pelas camadas de alta renda. Como é a concentração das elites que cria a demanda para levar a infraestrutura a seus bairros, e as elites porto-alegrenses não optaram preferencialmente pela orla, não houve melhorias viárias significativas nessa direção. Assim, a orla da zona sul de Porto Alegre estaria fadada a ter um crescimento marginal em relação à zona norte

²⁷ Ibid., p. 47-49.

²⁸ VILLAÇA, op. cit., p. 203.

²⁹ SOUZA, op. cit., p. 49.

³⁰ Ibid., p. 59, 63.

³¹ VILLAÇA, op. cit., p. 204, 205, 206.

³² Ibid., p. 206 e 284.

da cidade. Concluindo este quadro, as vizinhanças das áreas urbanas de Porto Alegre eram ocupadas predominantemente por pequenas propriedades agrícolas³³.

ZONA SUL DE PORTO ALEGRE

No final do século XIX estava definida a tendência de urbanização de Porto Alegre. A zona sul não fazia parte daquele cenário, ficando em descompasso com o restante da cidade. Além de não estar na direção do crescimento regional, ela tinha o acesso obstaculizado fisicamente. Era necessário percorrer outros bairros para chegar até a zona sul (pelos bairros hoje denominados de Azenha, Teresópolis e Nonoai). Contudo, o estado de inércia mudou com a implantação de uma ferrovia, que contornava a Ponta do Melo, até então praticamente intransitável. Detalhe importante é que a ferrovia não era destinada ao transporte de passageiros para a zona sul, mas para o transporte de cargas (dos “cubos” sanitários). O transporte de passageiros e de outras cargas acabou ocorrendo por outras circunstâncias (disputa fundiária pela área do final da linha)³⁴. Após um período de acentuado crescimento, sucedem outros ciclos, intercalando estagnação e progresso. Nas quatro primeiras décadas do século XX a zona sul foi alçada ao balneário preferencial dos porto-alegrenses, o que propiciou o surgimento de vários loteamentos residenciais. Posteriormente, num período que inicia na última década da primeira metade do mesmo século, a concorrência dos balneários marítimos fez diminuir a demanda pela zona sul da capital. Poucos loteamentos ou equipamentos novos surgiram nas próximas décadas. Ao contrário, o bairro Cristal recebeu empreendimentos significativos, como um importante estaleiro e o hipódromo municipal. Porém, eles não tiveram impacto suficiente para levantar a estagnação geral da zona sul, enquanto a cidade crescia para o norte. Somente no século XXI, conforme será visto adiante, a zona sul veio a passar por novo ciclo de crescimento mais acelerado, representado por um grande *shopping center* e grandes edifícios residenciais.

Este estudo foi embasado em duas etapas fundamentais: a coleta de dados e

³³ Ibid., p. 108, 179, 318, 319, 166, 167.

³⁴ WILKOSZYNSKI, Artur do Canto; SOUZA, Célia Ferraz de. Tristeza: a imagem que formou sua imagem. In SOUZA, Célia Ferraz (Org.) PESAVENTO, Sandra Jatayh (Org.). Imagens Urbanas. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2008.

a análise deles. Foram pesquisados arquivos históricos, museus, instituições públicas e privadas, discriminados no final deste trabalho, analisados bibliografia e mapas. Em entrevistas com descendentes de antigos moradores da zona sul foram obtidos documentos inéditos, como mapas e fotografias. Foi realizada verificação pessoal diretamente nos locais dos acontecimentos pesquisados.

As informações apuradas foram classificadas por ordem cronológica e por localização geográfica, tendo sido examinadas as relações entre os eventos apurados. O crescimento da zona sul foi associado à evolução urbana da cidade, utilizando-se o método aplicado em SOUZA-MÜLLER³⁵. Naquele trabalho foram estudadas as relações entre a evolução urbana da cidade, a região (Estado) e demais regiões (país e exterior). Portanto, o estudo da cidade já existia, mas não a relação da zona sul com ela, objeto desta análise.

Este método levou à apuração dos principais fatores que atuaram no processo de evolução urbana. Com sua aplicação, é analisado como, ao longo do tempo, modifica-se o perfil de um núcleo em relação às funções que representa, quais funções adquire, perde ou mantém. É estudada a forma de relacionamento do núcleo com a cidade, a região próxima e outras regiões mais afastadas e quais as causas dos acontecimentos. São examinados basicamente cinco fatores de influência: populacionais; econômicos; socioculturais; institucionais e locais. Verifica-se onde o núcleo, a região e outras regiões representam um sistema, que se reflete na modificação e alteração da estrutura urbana. Quanto à população, observa-se, quando possível, seus acréscimos e decréscimos, via crescimento natural e saldo migratório, bem como se, as funções que são acrescentadas ou subtraídas, são de produção, apoio à produção, administração/instituições, além de sobrevivência e qualidade de vida³⁶.

A estrutura da dissertação se organiza da seguinte forma: No capítulo 1 é apresentado um breve histórico da cidade, e da zona sul em especial, até a época da construção da ferrovia do Riacho; No capítulo 2 é abordada a operação da ferrovia e como a zona sul interagiu com ela; No capítulo 3 é verificado o comportamento da zona sul após o encerramento das atividades da ferrovia do Riacho; E no capítulo 4 são apresentadas as conclusões pertinentes.

³⁵ SOUZA, op. cit.

³⁶ Ibid., p. 17-18.

1 A ZONA SUL DE PORTO ALEGRE NO CONTEXTO DA CIDADE

É necessário estudar a zona sul para compreender sua inserção e suas relações com a cidade, mas, apenas por suas peculiaridades, já seria interessante e justificado.

1.1 A ZONA SUL HOJE

Saindo do centro de Porto Alegre, capital do Rio Grande do Sul, Estado mais meridional do Brasil. Rua dos Andradas às costas, Avenida Borges de Medeiros no sentido sul. Após passar sob o viaduto Otávio Rocha, Rua Duque de Caxias por cima – a crista da península que coroa o Centro Histórico –, inicia o declive para a Cidade Baixa.

Na mesma avenida, um e meio quilômetro adiante, cruza-se o arroio Dilúvio. No lado direito há um parque (Marinha do Brasil), delimitado paralelamente por uma avenida junto ao lago Guaíba. Do lado esquerdo, uma quadra adentro, corre a antiga Avenida Praia de Belas, que como o nome indica, era onde ficava a borda do lago, em tempos idos. Terra adentro, o bairro Menino Deus. Quando as avenidas paralelas começam a confluir em uma só, encontra-se um estádio de futebol (do S.C. Internacional). Logo adiante, um centenário asilo para idosos (asilo Padre Cacique).

Como que um portal a marcar a transição para a zona sul da cidade, antes da Ponta do Melo, uma antiga pedreira é ocupada por um museu de classe internacional, o Museu Iberê Camargo, inaugurado em 2008. Ali, o lago Guaíba tem sua margem ao lado da pista de veículos. Entrando no bairro Cristal, o mais novo, maior e mais luxuoso *shopping center* da cidade recepciona os transeuntes, ao lado do *Jockey Club*, com suas imponentes arquibancadas, que foram um marco da arquitetura modernista no Estado, quando inauguradas em 1959. Com a aproximação do morro do Cristal com a Ponta do Dionísio, novamente a via distancia-se do lago. Vários edifícios residenciais de mais de 15 pavimentos marcam recentes incorporações imobiliárias, ao longo da via principal de tráfego. Nos arredores desse bairro de entrada na zona sul também se observam alguns prédios

altos mais antigos, mas poucos, e muitas residências. Também favelas persistem nas áreas de cota mais baixa, localizadas junto aos arroios, mas em quantidade inferior a que existia até poucos anos atrás.

Contornando o morro do Cristal, mais conhecido como morro da Vila Assunção ou do Hospital da Brigada Militar, a avenida principal passa a ser território preferencial de empreendimentos comerciais: supermercados, concessionárias de automóveis, cursos de idiomas, bancos, lojas de móveis e decoração. Destaca-se a expressiva quantidade de novas galerias comerciais, inclusive algumas em obras, e novos restaurantes. Edifícios residenciais altos são escassos e nas quadras adjacentes as residências unifamiliares predominam. Ao entrar no bairro Tristeza, percorre-se uma avenida dupla com notável canteiro central – Av. Wenceslau Escobar –, que termina na praça da Tristeza, denominada Praça Souza Gomes. Esta praça exerce a função de centro cívico: igrejas, escola pública, posto de polícia, posto de saúde, ali estão. Se a Tristeza fosse uma cidade, esta seria sua praça central.

Deixando a praça e prosseguindo para o sul, um alicive leva para contornar a Ponta dos Cachimbos, mais conhecida como Pedra Redonda, ou Vila Conceição, a partir de onde se prossegue ao lado do lago, mas separado dele por grandes e antigas propriedades privadas, residências unifamiliares, baixa densidade, arborização abundante, pouco comércio e alguns clubes sociais. O que se destaca como novidade são os condomínios fechados residenciais, vários em obras. Finalmente chega-se na Praia de Ipanema. Esta é de fato, na zona sul, a única praia com areia acessível ao lago, para eventuais banhos – se não fossem poluídas as águas – que não está separada de acesso por quadras privadas. A praia é contornada por via lindeira, com ciclovia e calçadão para pedestres (a próxima praia está a mais de 20 km, num lugar denominado Lami). Aqui também predominam residências unifamiliares e bares. Depois de Ipanema, separada por uma elevação granítica, segue outra via costeira ao lago, sem praia, densidade mais baixa, menos comércio, até a Ponta da Serraria, a partir da qual o Guaíba fica distante de qualquer acesso, até se chegar a bairros mais distantes e com menos urbanização, como Ponta Grossa e Belém Novo.

1.2 A ZONA SUL NO FINAL DO SÉCULO XIX

Toda a margem do Guaíba na zona sul de Porto Alegre, estudada neste trabalho, teve sua ocupação originada de uma sesmaria, aproximadamente a partir de 1735. Dionísio Rodrigues Mendes veio de Laguna, em 1732, com outros pioneiros para ocupar os “Campos de Viamão”³⁷. Sua sesmaria estava limitada ao norte pelo arroio Cavalhada, ao sul pelo arroio do Salso, a oeste pelo lago Guaíba e, a leste, por Viamão³⁸. Das três sesmarias que originaram o Município de Porto Alegre – junto com as de Jerônimo Dorneles de Menezes e Vasconcelos e Sebastião Francisco Chaves, ambas mais ao norte – a de Mendes foi a que mais lentamente se desenvolveu, conservando-se por mais tempo em mãos de herdeiros do sesmeiro, dedicados à criação³⁹.

Até a morte de Dionísio R. Mendes, em 1791, suas terras não haviam sido divididas, exceto por uma área permutada para abrigar os cavalos do Serviço Real da Vila de Porto Alegre, área esta que, por sua utilização, passou a ser conhecida como Cavalhada, denominação que permanece até hoje. Também permanece até hoje a denominação de Ponta do Dionísio para o local que, especula-se, tenha sido porto da sesmaria, margem do Guaíba do atual bairro Vila Assunção⁴⁰.

A sede da sesmaria, hoje Belém Velho, ficou para o filho primogênito de Dionísio, Manoel Rodrigues Rangel. Este não teve herdeiros, as terras que ele não havia vendido até seu falecimento foram leiloadas em 1824. Já a área da sesmaria junto à margem do Guaíba, desta até a estrada da Serraria, ficou para o filho André Bernardes Rangel, que faleceu em 1826. Seus herdeiros disputaram na justiça os limites das suas áreas e, em 1833, foi apurado que havia apenas 14 residências na gleba, todas elas sedes das propriedades de seus filhos, genros e netos⁴¹.

Desses herdeiros, o genro José da Silva Guimarães ocupou a área que hoje constitui os bairros Vila Conceição e Tristeza, da margem do Guaíba até a estrada da Cavalhada. Guimarães autointitulou-se Tristeza, que deu nome à localidade. Parte de suas terras foi adquirida pelo tio de seus filhos, Manoel Sanhudo, que

³⁷ FLORES, Hilda A. H. Tristeza e Padre Reus. Porto Alegre: ELAPE, 1979, p. 13, 15.

³⁸ MACEDO, Francisco Riopardense de. Porto Alegre origem e crescimento. Porto Alegre: Livraria Sulina, Editora, 1968. p. 46.

³⁹ FLORES, op. cit., p. 15.

⁴⁰ Ibid., p. 17.

⁴¹ Ibid., p. 18, 19.

também era herdeiro das terras contíguas ao sul. Posteriormente, em 1876, parte dessas terras foi adquirida por Guilherme Ferreira de Abreu, que as loteou em seguida. Era o trecho que hoje corresponde entre as ruas Emilio Meyer e Pereira Neto, do lago Guaíba até a estrada da Serraria. Esse loteamento de Guilherme Ferreira de Abreu, que também loteou o bairro Teresópolis na mesma ocasião, foi a primeira oportunidade para povoamento e ocupação efetiva dessa parte (litoral) da sesmaria de Dionísio R. Mendes⁴².



Fig. 1.1: Situação aproximada das sesmarias que formaram o município de Porto Alegre. O ponto vermelho assinala Belém Velho, que foi a sede da sesmaria de Dionísio R. Mendes.

Fonte: Graficação do autor sobre mapa de Multimapas.

O restante da área, ao norte, continuou ainda algum tempo com descendentes diretos de Dionísio Mendes: os filhos de Sanhudo, acima citado, e Lourenço Pinto Miranda Filho, alcunhado Tatibitate⁴³. Eram as terras que correspondem ao restante do bairro Tristeza e Vila Assunção de hoje. A gleba

⁴² FLORES, op. cit., p. 20, 26, 27, 28, 31.

⁴³ Ibid., p. 33 e 36.

correspondente à atual Vila Assunção, de 130 hectares, onde fica a Ponta do Dionísio, fora vendida pelos herdeiros de Sanhudo para um cidadão, Fripinik, que por sua vez, revendeu-a em 1888. O novo proprietário, natural de São Borja, José Joaquim Assumpção⁴⁴, veio a ter papel decisivo no traçado da Ferrovia do Riacho. Havia um próprio municipal, um antigo depósito de pólvora construído em 1804 e destruído por uma explosão em 1831⁴⁵, que estava encravado em sua área, na Ponta do Dionísio.



Fig. 1.2: Delimitação esquemática das glebas que originaram a Tristeza e arredores.

Fonte: Graficação do autor sobre mapa de Multimapas.

Em relato de 1894, verifica-se que a Tristeza ainda não tinha expressividade, conforme afirmou o engenheiro José da Cosa Gama: “Na margem esquerda do Guahyba não há, por ora, povoado digno de menção”.⁴⁶

Mas a situação modificou-se muito rapidamente, e a Tristeza logo entrou no mapa. Predominavam entre os compradores do loteamento da Tristeza imigrantes italianos, e alemães em menor número. Esses novos moradores demandaram assistência religiosa, de ensino e outras. Criada em 1884, por lei provincial, a

⁴⁴ PELLIN, Roberto. Revelando a Tristeza II. Porto Alegre: Metrópole, 1996. p. 28.

⁴⁵ LIMA, Antonio de Azevedo. Sinopse Geographica, Historica e estatística do Municipio de Porto Alegre. Porto Alegre: Estabelecimento Typographico de Gundlach & C.ª. 1890. p. 106.

⁴⁶ GAMA, José da Costa. Esgotos. Considerações sobre o estabelecimento de esgotos subterrâneos na cidade de Porto Alegre. Porto Alegre: Intendencia Municipal, 1894. p.36.

primeira escola pública da Tristeza teve início em 1887. No início de 1895 os imigrantes fundaram uma sociedade de Mútuo Socorro, “Sociedade Beneficente Giuseppe Mazzini”. No mesmo ano padres palotinos estabeleceram-se na Vila Conceição, onde fundaram uma escola para atender os filhos dos imigrantes. Entre 1897 e 1898 foi construída a primeira igreja da Tristeza⁴⁷. Na ocasião, a Tristeza já contava com um cemitério público⁴⁸.



Fig. 1.3: Praia na Tristeza em 1900.

Fonte: Luiz do Nascimento Ramos – Lunara –. Acervo do Museu Joaquim José Felizardo / Fototeca Sioma Breitman.

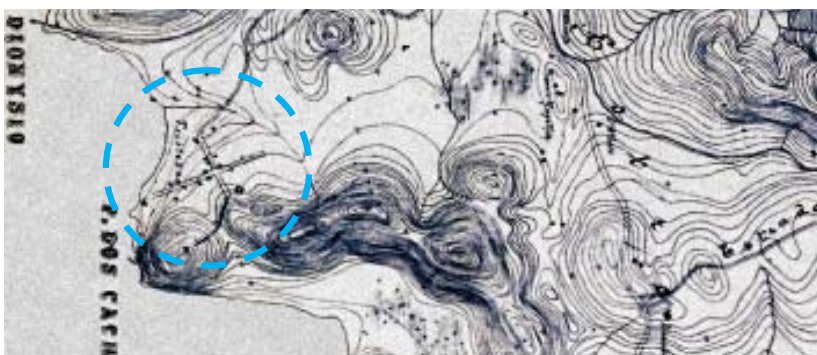


Fig. 1.4: Detalhe de mapa de 1896, a Tristeza limitava-se a duas ruas.

Fonte: IHGRGS. Cartografia virtual histórica-urbana de Porto Alegre. 2005. 1 CD ROM.

⁴⁷ FLORES, op. cit., p. 31, 73, 54, 36, 40, 51.

⁴⁸ PORTO ALEGRE. Câmara de Vereadores de. Ata sessão de 23 abr.1898.



Fig. 1.5: A primeira igreja da Tristeza, N. S. da Conceição, construída em 1898, em foto contemporânea. Antigamente, na Rua da Igreja, hoje, Rua Padre Reus.

Fonte: foto do autor.

Enquanto a Tristeza se crescia, o mesmo não ocorria no povoado situado onde fora a sede da sesmaria, Belém Velho. Após a morte do filho mais velho de Dionísio R. Mendes, foi lá inaugurada uma capela em 1830. Teve relativa importância, uma vez que na região sul da cidade foi a primeira aglomeração populacional. Tanto que no ano seguinte a capela foi elevada a curato e, em seguida, iniciada uma obra para sua ampliação, que ficou paralisada devido à Guerra dos Farrapos. Em 1846, foi elevada a freguesia, sendo a segunda freguesia de Porto Alegre. Contudo, a partir de então o local não progrediu, e em 1880 a sede da paróquia foi transferida, para Belém Novo. Foram os próprios moradores de Belém Velho que propuseram a mudança de local, pois o acesso era difícil, assim como carecia de espaço para novas ruas, além da carência de água. Esse movimento iniciou em 1867 ⁴⁹.

A demanda dos habitantes insatisfeitos com Belém Velho tornou-se realidade em 1875, com a doação da área onde foi instalada a nova povoação, denominada Belém Novo, situada mais ao sul, junto ao lago Guaíba. Em 1880 era inaugurada a nova igreja.

⁴⁹ FLORES, op. cit., p. 21, 23.



Fig. 1.6: Belém Velho em foto publicada em 1906.

Fonte: BUCCELLI, Vittorio. Un viaggio a Rio Grande del Sul. Milano, 1906. p. 55.

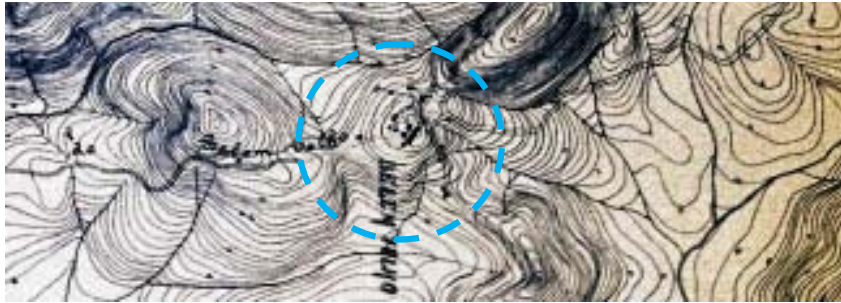


Fig. 1.7: Detalhe de mapa de 1896, Belém Velho aparenta ser menos urbanizada que a Tristeza (comparar com mapa da figura 1.4).

Fonte: IHGRGS. Cartografia virtual histórica-urbana de Porto Alegre. 2005. 1 CD ROM.



Fig. 1.8: Belém Novo em foto de 1906 replica a urbanização do mapa de 1896, da figura 9 abaixo.

Fonte: BUCCELLI, Vittorio. Un viaggio a Rio Grande del Sul. Milano. 1906. p. 52.



Fig. 1.9: Belém Novo em detalhe de mapa de 1896.

Fonte: IHGRGS. Cartografia virtual histórica-urbana de Porto Alegre. 2005. 1 CD ROM.

No local denominado Cristal, imediatamente ao norte da Ponta do Dionísio, na margem do Guaíba, foi construída, em 1891, uma hospedaria para imigrantes, com a finalidade de abrigar imigrantes recém-chegados, para quarentena ou para aguardarem o deslocamento até local definitivo de assentamento. Em 1899, o mesmo prédio da hospedaria passou ser ocupado por um batalhão da Brigada Militar⁵⁰.

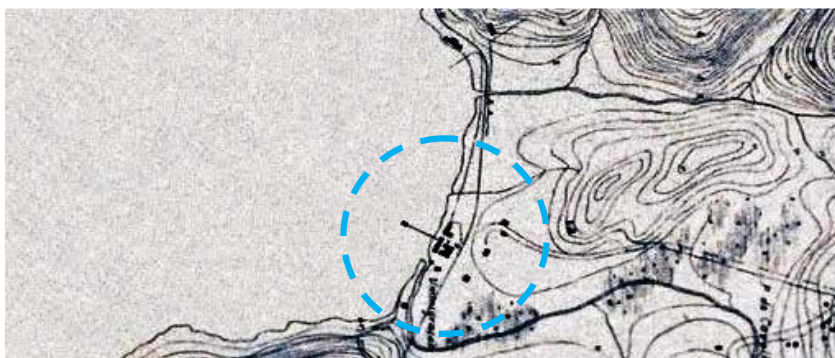


Fig. 1.10: Cristal em 1896 destaca-se a Hospedaria de Imigrantes com o trapiche sobre o lago Guaíba. À esquerda a Ponta do Dionísio e ao norte a Ponta do Mello.

Fonte IHGRGS. Cartografia virtual histórica-urbana de Porto Alegre. 2005. 1 CD ROM.



Fig. 1.11: A escola da Vila Nova em foto publicada em 1906.

Fonte: BUCCELLI, Vittorio. Un viaggio a Rio Grande del Sul. Milano. 1906. p. 143.

O último dos empreendimentos de colonização na zona sul de Porto Alegre, no século XIX, foi a Colônia Vila Nova D'Italia, atualmente Vila Nova. Com uma área

⁵⁰ PORTO ALEGRE, Prefeitura Municipal. Memória dos Bairros: Cristal. Porto Alegre: Sec. Mun. da Cultura, 2003. p. 25.

de 20 hectares, o italiano Vicente Monteggia fundou sua colônia particular, em 1893. No ano seguinte chegava uma leva de imigrantes italianos e era construído o moinho de farinha de milho de sua propriedade. Em 1897 foi criada a primeira escola, a Escola Elementar de Villanova⁵¹.

1.3 A FORMAÇÃO DA CIDADE DE PORTO ALEGRE

A formação da cidade já foi motivo de inúmeros estudos⁵², razão pela qual nos limitamos a apresentar a seguir uma breve contextualização, para melhor compreensão do tema objeto da pesquisa.



Fig. 1.12: Ponte de pedra sobre o Riacho, construída após a revolução Farroupilha por Duque de Caxias, existente até hoje.
Fonte: Museu Visconde de São Leopoldo.

O surgimento de um povoado no sítio onde hoje está Porto Alegre é consequência do jogo de xadrez que foi a ocupação do Estado do Rio Grande do Sul, na disputa entre Portugal e Espanha. Em determinado ponto da história, esse sítio era a localização adequada para o assentamento, mesmo que provisório, dos colonos que iriam ao interior do Estado, por via fluvial (1750 – Tratado de Madri). Um recuo estratégico deu maior importância à vizinha cidade de Viamão (1763 – invasão de Rio Grande). Viamão e Porto Alegre ocupavam um local geograficamente muito importante na estratégia de ocupação da região. Contudo, Porto Alegre apresentava um diferencial em relação a Viamão: tinha um porto natural de ótimas condições

⁵¹ PORTO ALEGRE, Prefeitura Municipal. Memória dos Bairros: Vila Nova. Porto Alegre: Sec. Mun. da Cultura, 1991. p. 28, 20.

⁵² MACEDO, op. cit.; FRANCO, Sérgio da Costa. Porto Alegre Guia Histórico. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 1992; SOUZA, op. cit.

para a navegação, fator decisivo para que viesse a ser declarada a capital do Estado em 1773, quando ainda não era nem vila, que só veio a tornar-se em 1810. Com a independência do Brasil, Porto Alegre passou a ser cidade. A partir de então, foi determinante na evolução da cidade a imigração alemã, que se iniciou em 1824. Já a Guerra dos Farrapos também impôs suas consequências, no sentido de restringir sua evolução, a partir de 1835, quando ela ficou cercada até aproximadamente 1841. Após a guerra, já com a paliçada retirada, foi construída uma ponte de pedra sobre o Riacho, integrando assim a cidade com as terras ao sul. O Riacho era a denominação do curso d'água, que tinha sua foz no lago Guaíba no lado sul da península sobre a qual estava assentada a cidade. Posteriormente, o Riacho veio a ser denominado de Arroio Dilúvio.

2.3.1 Os primeiros arraiais

Concomitante com o crescimento do núcleo central, Porto Alegre também verificou o surgimento e crescimento de quatro principais arrabaldes, ou arraiais.

Ao norte, o arraial dos Navegantes. Paralelo ao Guaíba surgiu entre 1824 e 1830, pela colonização que se dirigia às colônias germânicas de São Leopoldo. Já em 1808, iniciava-se a abertura do Caminho Novo, que viria a ser a Rua Voluntários da Pátria, margeando o Guaíba. Ligava-se ao Caminho de Baixo, que levava a Gravataí. Porém, os primeiros arruamentos, afora o Caminho Novo, datam de tão somente 1870. Em 1874, começou a operação da ferrovia para São Leopoldo, cujo leito coincide com o Caminho Novo. No ano seguinte uma moção episcopal encaminhava a criação da capela dos Navegantes. Em 1886, foi inaugurada a estação de trem no bairro. No final da década já era sede de várias indústrias e, em 1891, começaram as atividades do Prado Navegantes. Nos arredores, em 1895, foi realizado o loteamento que deu origem ao Bairro São Geraldo. A capela dos Navegantes, arrabalde mais distante do centro da cidade, ficou pronta em 1896.

Ao sul dos Navegantes, surgiu o arraial de São Manoel, embrião do que é hoje o bairro Moinhos de Vento. Era a saída natural da cidade em direção a Aldeia dos Anjos (Gravataí). A via de acesso denominava-se, já em 1829, Estrada dos Moinhos de Vento, hoje Avenida Independência. O povoado começou a ser loteado

em 1878. Fazia a ligação entre a Estrada dos Moinhos de Vento e a Estrada da Floresta. Essa sua via principal recebeu calçamento irregular em 1893, e no ano seguinte serviço de bondes. Em 1894 começou a funcionar o Prado Independência, que viria a ser o principal da cidade. No mesmo local hoje está o popularmente denominado “Parcão”.

São Miguel é outro arraial que está ligado a uma via, esta para Viamão, a “Estrada Velha”, ladeando o Riacho/Arroio Dilúvio. Além do acesso pela Estrada do Mato Grosso (Estrada Velha), também tinha ligação com a várzea pela hoje Rua Santana. Nesta, em 1887, iniciou-se a construção de uma ponte sobre o Riacho. Como os outros arraiais, este recebeu um Prado em 1888, denominado Boa Vista. Antes do final do século XIX, já era servido por bondes.

Os três primeiros arraiais, como visto, estavam assentados junto a vias de transporte terrestre para outras localidades. Não era o caso do Menino Deus o arraial mais meridional. Ele não conduzia a qualquer outro lugar, pois estava limitado fisicamente ao sul, pelo Morro de Santa Tereza, e a oeste pelo lago Guaíba. Pode-se, ainda, afirmar que não conduzia a outras localidades porque não havia nenhuma que fosse significativa ao sul. Mesmo assim, foi o primeiro arraial da cidade, e o que mais se desenvolveu no século XIX. Na margem do lago Guaíba, remonta a 1818 o Caminho de Belas, hoje avenida de mesmo nome. Até onde os acidentes geográficos permitissem, leia-se morro de Santa Teresa, o arraial foi se desenvolvendo nessa margem. Em 1846 foi implantado o asilo que deu nome ao morro. Em 1864 foi a vez do Asilo de Mendicidade, que lá permanece até os dias de hoje, sob o nome de asilo Padre Cacique. Em 1869, próximo ao asilo, porém nas margens do Guaíba, foi construído um matadouro municipal. Todos os empreendimentos ligados pelo caminho que hoje tem o nome de Avenida Padre Cacique, o prolongamento da Avenida Praia de Belas.

Saindo da margem, transversal desde o Guaíba, a Av. José de Alencar é uma iniciativa de 1844, tendo ficado pronta em 1847. Em 1853 foi inaugurada a capela do Menino Deus, época em que já existia a Av. Getúlio Vargas, esta paralela à Av. Praia de Belas. Foi o primeiro arraial a ser servido, já em 1864, por transporte coletivo na cidade, muito precário inicialmente, mas em caráter definitivo a partir de 1873. Também teve um prado, o Rio-Grandense, foi inaugurado em 1881. Nesse local, posteriormente ocorreram as exposições agropecuárias do Estado e nele hoje se situa o Centro Esportivo do Estado. Em 1887, foi aberto um teatro, o Félix da Cunha.

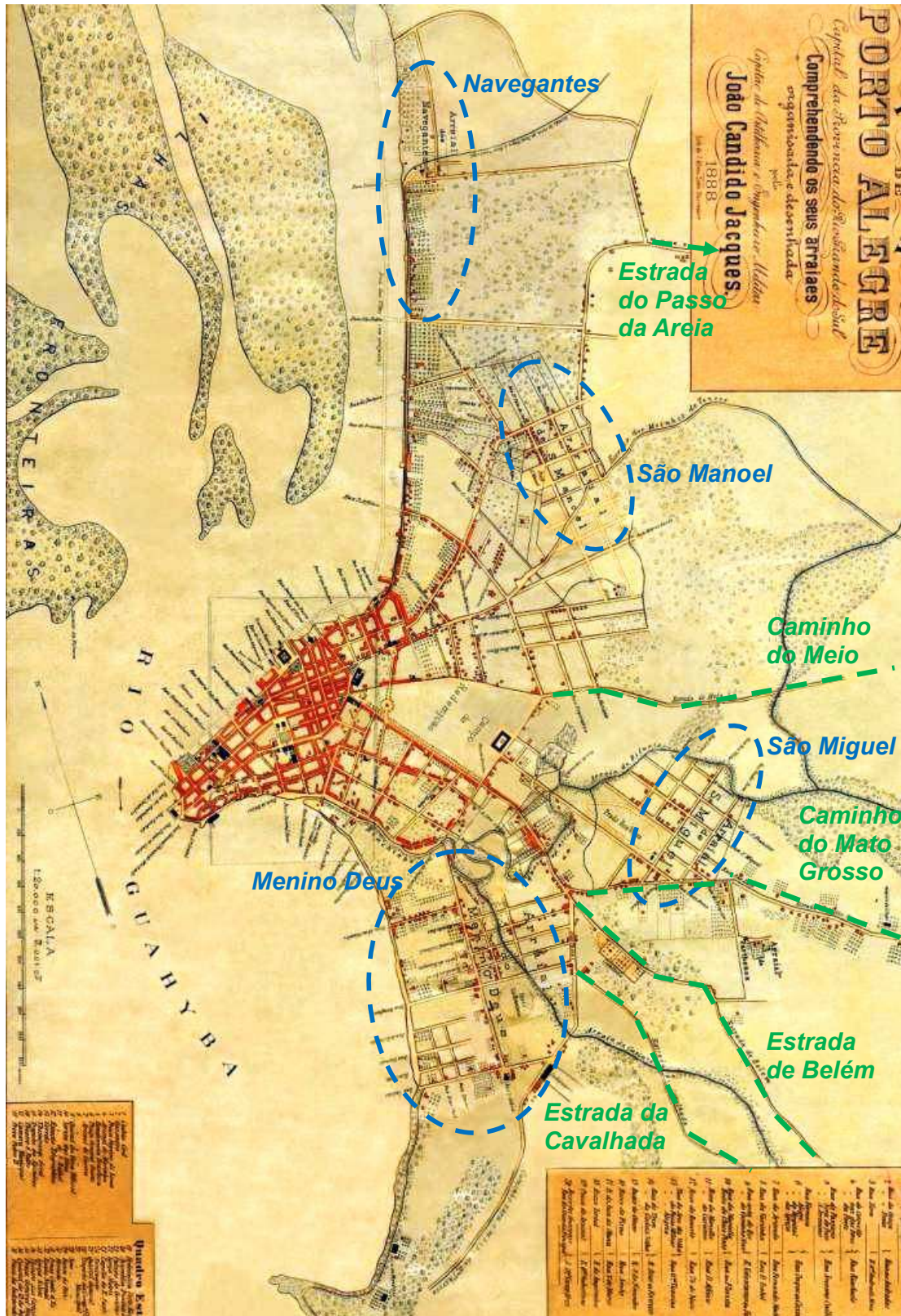


Fig. 1.13: Planta de 1888, com os quatro arraiais assinalados, bem como as principais vias de comunicação terrestres.

Fonte: Graficação do autor sobre mapa do IHGRGS. Cartografia virtual histórica-urbana de Porto Alegre. 2005. 1 CD ROM.

1.3.2 As vias de comunicação terrestres

A partir dos quatro arraiais iniciais, prolongaram-se e surgiram novas vias de trânsito, formadoras do sistema viário da cidade.

Estrada do Passo da Areia, ou Estrada da Aldeia dos Anjos, já existia desde o século XVIII. Estava ao norte da cidade, próxima do arraial de São Manoel e tinha ligação com o arraial dos Navegantes. Era, portanto, anterior aos arraiais. Em 1850, já havia ligação entre esta estrada e o Caminho Novo, que era a Estrada Dona Teodora. Outra transversal que ganhou importância, hoje conhecida como Av. Plínio Brasil Milano, foi a Estrada da Pedreira, que, em 1844, já era conhecida por essa denominação. Transitando por ela, o viajante para Gravataí evitava os atoleiros do Caminho dos Ilhéus, trecho que hoje corresponde à Av. Benjamin Constant. Transversal do Caminho dos Ilhéus, a Avenida São Pedro já existia na década de 1850. A hoje Avenida Assis Brasil já recebia obras de melhorias registradas em 1855. No trecho da hoje Av. Cristóvão Colombo, em 1888 foi inaugurada a capela de São Pedro. Paralelo ao bairro São Geraldo surgiu o bairro São João, que recebeu bondes em 1898.

Caminho do Meio foi por muito tempo o caminho preferido para Viamão, remontando seu segmento inicial ao século XVIII. Também era conhecido como Estrada da Capela e Caminho de Viamão. Contudo, junto ao núcleo urbano da cidade, sua urbanização não foi das mais rápidas. Onde hoje é a Avenida Osvaldo Aranha, em 1833 foram construídas algumas casas. A capela do Bom Fim teve sua pedra fundamental lançada em 1867. Naquele tempo, havia poucas ruas transversais: a Conceição (hoje Rua Sarmento Leite) e a Ramiro Barcelos. A Rua Santo Antônio é de 1855 e a João Teles de 1878. Em 1896 ocorrem loteamentos onde hoje é o bairro Bom Fim. Próximo do Caminho do Meio, já em direção ao arraial de São Miguel, em 1872 iniciou a construção do Colégio Militar, que terminou em 1887. Adiante, o Caminho do Meio recebeu nova denominação – Avenida Protásio Alves. Onde hoje é o bairro Rio Branco, existiu a “Colônia Africana”, que ali se instalou após a abolição da escravatura. Subindo no sentido para Viamão, possuía poucos prédios em 1892.

Caminho do Mato Grosso, cujo primeiro trecho a partir da cidade, o Caminho da Azenha, que remonta ao século XVIII, onde já em 1777 há registros de

intervenção da Câmara Municipal quanto a melhorias. Em 1844, antes do final da Guerra dos Farrapos, a Câmara fixou os alinhamentos da Estrada do Mato Grosso (Av. Bento Gonçalves, para Viamão), da Estrada de Belém (atual Av. Prof. Oscar Pereira) e o que veio a ser a atual Avenida da Azenha. Próximo a esse entroncamento, em 1850, surgiu o Cemitério da Santa Casa. A ligação com Viamão também foi denominada de Caminho da Capela, mas o nome Estrada do Mato Grosso foi empregado até a terceira década do século XX, quando passou a prevalecer o nome de Av. Bento Gonçalves. Na altura da atual Av. Aparício Borges, a Província adquiriu, em 1855, propriedade para criação de ovelhas, denominada Chácara das Bananeiras. Por volta de 1880/1881, assistiu o surgimento do bairro Partenon, que recebia trilhos de bondes e a Capela de Santo Antônio. Em 1884, foi inaugurado o Hospício São Pedro, cujas obras haviam sido iniciadas em 1879, então longe de aglomerados urbanos. Porém, em 1895, os trilhos já o alcançaram. Mais adiante, em 1875, surgiu o arraial São José, origem da Vila com o nome do mesmo santo.

Estrada de Belém remonta a 1830, a antiga Estrada da Cascata. Em 1883 é aberta uma transversal que faz sua ligação com a Estrada da Cavalhada (Rua Nunes). Essa estrada levava à localidade que tinha a denominação que lhe deu origem: Belém, posteriormente Belém Velho. Ao longo da Estrada de Belém, próximo da Azenha, nasceu o bairro Glória, nas duas últimas décadas do século XIX. Em 1897, o bairro passou a contar com bondes.

Estrada da Cavalhada já existia em meados do século XIX. Onde hoje é o bairro com esse mesmo nome, ainda no século XVIII, o governo adquiriu, de um descendente direto do sesmeiro Dionisio Mendes, área para servir à guarda dos cavalos do serviço imperial. A partir do Caminho da Azenha, o nome dessa estrada foi recebendo outras denominações: Av. Carlos Barbosa, Av. Teresópolis e Av. Nonoai. Mais próximo da cidade do que o bairro Cavalhada, situa-se o bairro Teresópolis, que, em 1899, contava com sua linha de bondes.

Da análise dos arraiais pioneiros e das vias de comunicação terrestres, verifica-se que, até 1900, toda comunicação terrestre com a zona sul objeto deste estudo era feita passando por Teresópolis, e deste pela Azenha. Não havia caminho junto à margem do lago Guaíba.

1.4 INDUSTRIALIZAÇÃO E CRESCIMENTO RUMAM PARA O NORTE

Se a localização de Porto Alegre já havia sido fundamental para seu surgimento, novamente o foi no século XIX, após a consolidação da imigração europeia: era o escoadouro da produção comercializada em toda a área colonial. O progresso dessa colonização alavancou a função comercial da capital. Os produtos produzidos e consumidos pelas colônias eram distribuídos a partir de Porto Alegre para o mercado nacional e externo. No final do século XIX e início do seguinte, a cidade evoluiu como consequência do intercâmbio com a zona colonial e do capital acumulado nesse comércio, reinvestido na indústria e empreendimentos com sede em Porto Alegre⁵³.

A industrialização no Rio Grande do Sul consolidou-se no período de 1890 a 1910, sendo Porto Alegre a base física desse processo. Como a zona de colonização europeia foi o mercado preferencial da industrialização, para ela se dirigiu o crescimento da zona industrial gaúcha, a partir da base inicial em Porto Alegre. A outra extremidade dessa faixa é a cidade de colonização italiana de Caxias do Sul, passando pelas cidades de colonização alemã de São Leopoldo e Novo Hamburgo⁵⁴.

Segundo Paul Singer, a base da economia urbana da maioria das grandes cidades brasileiras foi a indústria, que teria constituído “o elemento dinâmico da expansão urbana”⁵⁵. Em Porto Alegre, em 1940, foi aberta uma grande avenida, cujo trajeto iniciava nas imediações do centro da cidade e estendia-se até praticamente a divisa com a cidade de Canoas, ao norte: a Av. Farrapos, que se ligada com estrada federal. Pois foi ao longo dessa avenida e da rodovia que se concentrou a implantação industrial e da habitação popular da área metropolitana. Paralelo à Av. Farrapos, foi saneado o bairro Navegantes com a finalidade de acolher indústrias. Esses fatos estão em sintonia com a regra de que empreendimentos capitalistas costumam se instalar junto aos acessos de longo curso mais dinâmicos. Tanto que o primeiro polo de indústrias e atacadistas foi junto ao porto e sua conexão com a ferrovia. Com a pavimentação da rodovia para Novo

⁵³ SINGER, Paul. Desenvolvimento econômico e evolução urbana: análise da evolução econômica de São Paulo, Blumenau, Porto Alegre, Belo Horizonte e Recife. São Paulo: Ed. Nacional, 1977. p. 160, 161, 164, 167.

⁵⁴ *Ibid.*, p. 185, 184.

⁵⁵ SINGER, op. cit., p. 369.

Hamburgo, a expansão industrial foi no “seu encalço”, saindo dos limites da cidade⁵⁶.

Essa direção ao norte só veio a ser modificada após surgir uma ligação pelo litoral com o norte do País, estradas federais BRs 101 e 290. A partir de então, a industrialização também tomou a direção leste, contemplando os municípios de Cachoeirinha e Gravataí⁵⁷.

Exposto esse panorama, passamos então a verificar por que motivo, no final do século XIX, a municipalidade de Porto Alegre aventurou-se no empreendimento de fazer uma ferrovia, no sentido contrário do crescimento industrial que então já se manifestava. Enquanto as indústrias rumavam para o norte, a nova ferrovia rumou ao sul.

⁵⁶ SOUZA, op. cit., p. 79, 101.

⁵⁷ SOUZA, op. cit., p. 101 e 102.

2 A FERROVIA DO RIACHO

A Ferrovia do Riacho, iniciativa da Intendência municipal, por ela custeada, foi um equipamento idealizado e executado na última década do século XIX.

2.1 ORIGEM DA FERROVIA: HIGIENE E SANEAMENTO

Porto Alegre tem um histórico problemático com o esgoto sanitário gerado por seus habitantes. Tema constante dos relatos de visitantes estrangeiros, como Auguste de Saint-Hilaire, em 1821: “Apesar de ser o lago o único manancial de água potável, utilizado pela população, consentem que nele se faça o despejo das residências”.⁵⁸

Essa realidade não era muito diferente em 1890, mais de cinquenta anos depois, conforme se pode verificar na afirmação de Moritz Schanz: “Menos moderno, além do ar poluído prenhe de cheiros desagradáveis, é o sistema antiquado de esgoto a céu aberto, que escorre nas sarjetas das calçadas”.⁵⁹

Na realidade, em 1890, parte dos dejetos sanitários não mais era lançada nas sarjetas. Desde 1879 uma empresa particular fazia o serviço de remoção de “matérias fecais”, para os clientes que a contratassem⁶⁰. Porém, o material recolhido nas residências ainda era despejado nas águas do Guaíba, na zona central da cidade.

A problemática da remoção das “matérias fecais” não era ignorada pelas autoridades, sendo tema recorrente do Conselho Municipal há vários anos. Em nove de novembro de 1886 a Câmara (até a proclamação da república o Conselho Municipal era denominado Câmara Municipal) oficiou ao Presidente da Província que a Municipalidade não tinha meios para atender à sua solicitação, com data de quatro de novembro, de remoção do lixo e matérias fecais para uma das ilhas fronteiras à

⁵⁸ NOAL Fº, Valter A.; FRANCO, S. Costa. Os viajantes olham Porto Alegre: 1754-1890. Santa Maria, Anatterra, 2004. p. 44.

⁵⁹ NOAL Fº, Valter A.; FRANCO, S. Costa. Os viajantes olham Porto Alegre: 1890-1941. Santa Maria, Anatterra, 2004. p. 17.

⁶⁰ FRANCO, S. op. cit., p. 45.

cidade⁶¹. A presidência da Província replicou com portaria recomendando que a Câmara designasse um novo local para depósito de lixo, e em relação ao local para as matérias fecais, o prolongamento do trapiche fosse o quanto antes realizado, conforme recomendação do Inspetor de Higiene⁶². Na mesma ocasião, a Câmara resolveu não demolir uma ponte de despejos do litoral na Rua Voluntários da Pátria, enquanto não se providenciasse condições para que o público não tivesse prejuízo dessa retirada. Por fim, a Câmara aprovou por unanimidade que fosse adiada a execução das obras votadas, autorizando a despesa que fosse necessária para fazer o saneamento do “... serviço hygienico da cidade, de tão reconhecida urgência na actualidade, visto o dever que tem a Camara de zelar pela saúde pública (sic)”⁶³.

A busca de uma nova alternativa prosseguia. Em janeiro de 1887 era estudada “a idoneidade do logar denominado Sacco de D. Rita Pires para nele serem depositados o lixo e materiais fecaes da cidade (sic)”⁶⁴. Em 18 de outubro de 1887 era designado como único local para despejo dos materiais fecais o ponto onde tal era feito pela empresa Asseio Público⁶⁵.



Fig. 2.1: Porto Alegre em 1888: os navios ancoravam ao largo, ainda não havia cais.

Fonte Acervo fotográfico do Museu de Comunicação Social Hipólito José da Costa. Foto de Ferrari e Irmão.

Na última década do século XIX Porto Alegre não tinha cais, os navios ancoravam no meio do Guaíba, e as mercadorias e passageiros eram conduzidos aos trapiches por meio de canoas e outras pequenas embarcações. Logo, toda face

⁶¹ PORTO ALEGRE. Câmara de Vereadores. Ata sessão de 9 nov. 1886.

⁶² PORTO ALEGRE. Câmara de Vereadores. Ata sessão de 27 nov. 1886. p. 162 verso.

⁶³ Ibid. p. 162 verso.

⁶⁴ PORTO ALEGRE. Câmara de Vereadores. Ata sessão de 25 jan. 1887. p. 180.

⁶⁵ PORTO ALEGRE. Câmara de Vereadores. Ata sessão de 18 out. 1887. p. 30 verso.

norte da cidade, paralela à Rua da Praia, era “praia” mesmo, ainda que não fosse balneário. Naquela época ela era referida como “littoral (sic)”⁶⁶. A cidade também não era equipada com redes de esgoto. Esgotos cloacais implicariam abastecimento de água encanada, o que também não era comum, restrito naquela época a poucas ruas. O abastecimento de água era feito por meio de fontes, sendo que cada família providenciava o recolhimento da água com baldes e os transportava manualmente para suas casas. Havia ainda o fornecimento de água por meio de carros pipas, que passavam de casa em casa oferecendo o serviço. Em 1890 Porto Alegre tinha uma população de 52.186 habitantes⁶⁷, mas havia somente 2.744 “pennas (sic)” de água instaladas em domicílios, que forneciam água coletada no Riacho (Arroio Dilúvio). Chafarizes para atender a população havia oito, além de uma bica, na Rua Coronel Fernando Machado⁶⁸.



Figs. 2.2 e 2.3: Final do século XIX em Porto Alegre, aguadeiro vendia água de porta em porta, enquanto os lampiões a gás eram acesos manualmente um a um.

Fonte: FRANCO, A.; SILVA, M.; SCHIDROWITZ, L. J. Porto Alegre Biografia Duma Cidade. Porto Alegre: Editora Tipografia do Centro, 1940. p. 225 e 227.

Logo, não havia água em abundância para fazer operar um sistema de esgoto cloacal, que funciona por gravidade, necessitando de grandes quantidades de água para deslocar os dejetos por tubulações. Na realidade, o debate técnico sobre a questão dos esgotos cloacais estava então apenas iniciando na capital do Estado. Ao mesmo tempo que São Paulo e Rio de Janeiro já possuíam serviço de esgotos desde a década de 1880, Porto Alegre ainda estava na fase de convencimento da necessidade de se implantar sistemas de coleta⁶⁹.

O esgoto ainda funcionava da maneira descrita por Gilberto Freyre:

⁶⁶ PORTO ALEGRE. Câmara de Vereadores. Ata sessão de 27 nov. 1893. p. 51 verso.

⁶⁷ LIMA, Olympio de Azevedo. Dados estatísticos do município de Porto Alegre. Graphics da Livraria do Commercio, 1912.

⁶⁸ LIMA, A. op. cit., p. 153 e 154.

⁶⁹ GAMA, José da Costa. Esgotos. Considerações sobre o estabelecimento de esgotos subterrâneos na cidade de Porto Alegre. Porto Alegre: Intendencia Municipal, 1894. p.34.

Sabido que o sistema de saneamento nas cidades brasileiras foi por muito tempo o do “tigre” – o barril que ficava debaixo da escada dos sobrados, acumulando matéria dos urinóis, para ser então conduzido à praia pelos negros – facilmente se imagina a inferioridade, neste ponto, das casas burguesas ou urbanas com relação às de fazenda, de engenho ou de estância.⁷⁰



Fig. 2.4: Bondes tracionados por burros era o que de mais moderno havia no transporte coletivo da capital gaúcha no final do século XIX (Av. Independência).

Fonte: Ferrari. Álbum de Porto Alegre: 1890-98. Arquivo Histórico do RGS.

O núcleo urbano central da cidade ainda predominava situado sobre a península, em casas praticamente sem jardins, onde o solo granítico não permitia a solução de fossas sépticas com sumidouros. Desse modo, como não havia sistema de esgotos cloacais tubulados, nem sistemas de fossas e sumidouros, a solução dada aos excrementos era seu recolhimento domiciliar sistemático (uma ou duas vezes por semana). Eles eram acondicionados em tubos hermeticamente fechados, os “cubos” ou “cabungos” e, a seguir, transportados até o local de destinação final: as águas do Guaíba, onde eram lançados dos trapiches, ou pontes de despejo⁷¹. O principal ponto de lançamento dos dejetos localizava-se na ponta da península, no cruzamento da Rua Riachuelo com a Rua General Salustiano⁷², ao lado da casa de detenção (penitenciária).

Ocorre que essa operação, de despejar os “cubos” de matérias fecais junto a um local urbanizado, causava grande incômodo para a população, devido aos

⁷⁰ FREYRE, Gilberto. Sobrados e mucambos. Livraria José Olympio Editora. 4ª edição. Pg. 197.

⁷¹ FRANCO, S. opus cit. p. 45.

⁷² FRANCO, S. opus cit. p. 53.

odores e constrangimento. Estes fatores, somados à questão da saúde pública, determinaram que era chegada a hora de dar outra solução à demanda. No entanto, a nova solução não seria a execução de redes de esgoto, mas o despejo dos cubos em um local mais distante, ainda no Guaíba.



Fig. 2.5: Detalhe de mapa de 1888 mostra o trapiche utilizado para descarregar os cubos, no prolongamento da Rua Riachuelo, ao lado da cadeia.

Fonte: IHGRGS. Cartografia virtual histórica-urbana de Porto Alegre. 2005. 1 CD ROM.



Figs. 2.6 e 2.7: Representação de um cabungueiro transportando duas fossas portáteis. Casa de Correção, entre os prolongamentos das ruas Riachuelo e Duque de Caxias, frente para a rua Gen. Salustiano. Os cubos eram despejados no lado direito do presídio.

Fontes: ALVES, Helio Ricardo. Porto Alegre foi assim... Porto Alegre: Editora Sagra Luzzato, 2001. p. 111; Zero Hora, 8 jan. 2010.

A partir da República, foram tomadas importantes decisões para reverter a situação. Mais especificamente, em 27 de outubro de 1893, o eminente médico e político Ramiro Barcelos discursava no Conselho Municipal. Como Conselheiro e membro da comissão de orçamento, argumentava que os cidadãos de Porto Alegre

“sofriam as consequências perniciosas da preterição das regras de higiene pública” e que, para remediar este mal, três medidas essenciais deveriam ser tomadas: a limpeza do litoral; o filtramento das águas de abastecimento e a construção de um cais⁷³.

Julgava ele ser Porto Alegre uma das mais insalubres cidades do Brasil. Apontava as causas do mal:

Um das quais e talvez a mais ativa é a imundície no litoral, onde se acumula toda a sorte de detritos quer vegetais, quer animais. Retirar das praias tudo o que pode infeccionar a cidade, quando nas baixas do rio ficam expostas à ação do sol e conseqüente fermentação, é de urgente necessidade.⁷⁴

O foco era a “questão da remoção das matérias fecais para um lugar apropriado, [...] para debelar o que reponta um crime: - o despejo ao lado da Cadeia”⁷⁵. O novo local para despejo dos cubos seria a Ponta do Dionísio, ao sul, distante aproximadamente dez quilômetros do centro da cidade. A escolha desse local foi resultado de um trabalho de uma “comissão médica”. Essa questão já era ponto pacífico entre as autoridades, o que se discutia era como seria efetuado o transporte, se por via fluvial ou por ferrovia:

Ciente de que o Conselho unanimemente reconhece a necessidade urgente da remoção das matérias excrementicias para a Ponta do Dionysio, local indicado pela Comissão médica, encarregado de dar parecer à respeito, havendo apenas alguma duvida sobre o meio de transporte a adoptar (sic).⁷⁶

Como não havia recursos financeiros suficientes, a construção da ferrovia e de outras obras, implicaria a necessidade de o Município contrair um empréstimo, de 700 contos de réis⁷⁷.

Um dos Conselheiros, Pimentel, argumentou:

⁷³ PORTO ALEGRE. Câmara de Vereadores. Ata sessão de 27 nov.1893. p. 56.

⁷⁴ PORTO ALEGRE. Câmara de Vereadores. Ata sessão de 27 nov.1893. p. 56.

⁷⁵ Ibid., p. 55 verso.

⁷⁶ PORTO ALEGRE. Câmara de Vereadores. Ata sessão de 27 nov.1893. p. 52.

⁷⁷ Ibid., p. 52.

Diz que sabe o Conselho que quase todos os melhoramentos projectados pelo Intendente para cuja realização completa é necessario um empréstimo de setecentos contos de reis, são reclamados desde muitos annos pelas autoridades competentes e pela opinião popular sem duvida porque esses melhoramentos interessam muito de perto a saúde publica. Diz que agora mesmo acaba a Inspectoria de hygiene de declarar ao Intendente que **a construção da Estrada de ferro para a Ponta do Dionysio, é inadiável**, que é necessário remover quanto antes o despejo das materiais excrementicias do local ao lado da Cadeia Civil (sic).⁷⁸

Contra a opção do transporte por via fluvial, eram enumerados vários argumentos. Um deles consistia na dificuldade de atravessar o Guaíba em dias de ventos impetuosos. Outro, no sentido de que o transbordo do material excrementício teria que se dar “obrigatoriamente na zona do littoral entre a Cadeia civil e a Estação da Estrada de ferro a São Leopoldo (sic)”. Prosseguiu o Conselheiro Pimentel:

Essa baldeação sendo feita na mais importante parte do littoral não só será de uma perspectiva pessima para quem desembarca nesta capital, como produzirá grandes incommodo aos moradores das circunvizinhanças, como está se dando actualmente com os vizinhos da Cadeia civil. – O que mais incomoda aos vizinhos não é o despejo no rio ao lado da Cadeia, é a baldeação dos cubos dos carros para o trapiche (sic).⁷⁹

Pimentel argumentava que o tempo necessário para cada viagem fluvial poderia fazer com que a carga não fosse despejada no lugar correto. Além disso, seria necessário o emprego de mais de uma barca e de mais de um rebocador. Se as barcas fossem grandes, o tempo para embarque da carga seria demorado, trazendo prejuízo à hygiene; se pequenas, seria preciso maior quantidade delas, bem como de maquinistas e tripulantes, aumentando a despesa. O Conselheiro apresentava cálculos do número de cubos: quatro mil assinantes, correspondente a 384.000 cubos anuais, na razão de dois cubos por semana, em média, para cada assinante. Como o serviço viria a ser obrigatório, a quantidade de cubos anuais se elevaria para 480.000, segundo relatório do Intendente⁸⁰. A quantidade diária seria de 1.315 cubos.

⁷⁸ Ibid., p. 52 e 52 verso, grifo nosso.

⁷⁹ Ibid., p. 53 verso.

⁸⁰ PORTO ALEGRE. Câmara de Vereadores. Ata sessão de 27 nov.1893. p. 52 a 53.

Prosseguia Pimentel informando que se o serviço viesse a ser por via fluvial, ainda assim seria necessário um trapiche na ponta do Dionísio, para depósito dos cubos esvaziados e para sua desinfecção, do mesmo modo que se daria se o transporte fosse via terrestre. Finalizava afirmando que seriam necessários vários conjuntos de barcas e rebocadores, e que o custo não seria “tão pouco como parece à primeira vista”⁸¹.

A seguir, o mesmo Conselheiro enumerava várias vantagens de o transporte ser por via terrestre: o local da estação inicial da ferrovia, a foz do Riacho, era mais apropriado que qualquer outro no litoral; seria sempre possível a construção de ramais da ferrovia para outros pontos, como Partenon e São Manoel, poupando-se o transporte por tração animal e aliviando outras estações de descarga, procedimento mais conveniente do ponto de vista da questão higiênica; além do transporte de cubos, a ferrovia propiciaria o transporte de passageiros em grande escala, a exemplo do que ocorria com a nova linha de bondes para os Moinhos de Vento; seria um poderoso auxiliar para o transporte do aterro ao longo do cais projetado; aumentaria a importância do bairro de Santa Teresa, como também da freguesia de Pedras Brancas (atual cidade de Guaíba), pois que “estabelecendo-se uma linha regular de navegação entre ella e Ponta do Dionisio, como se dá entre a Capital Federal e Nitheroy collocaremos os seus habitantes em fácil contacto com esta capital (sic)”; Encerrava seu discurso a favor da ferrovia, opinando que ela, longe de ser um ônus para o município, seria uma de suas principais fontes de receita⁸².

Contra esses argumentos, outros foram apresentados. O Conselheiro Domingos Martins propôs emendas ao orçamento, reduzindo-o, para que não fosse necessário o empréstimo de 700 contos de réis, empréstimo esse que considerava de difícil lançamento e de grandes inconvenientes. Considerava ele que os juros a pagar pela corretagem melindrariam o crédito do município. Afirmou que “numa municipalidade rica e próspera com a nossa não deve sujeitar-se a este expediente”⁸³. Prosseguiu, argumentando que o transporte fluvial poderia entrar em operação em seis meses, enquanto que o ferroviário levaria mais de dois anos. Enfim, na opinião dele, o transporte fluvial seria mais econômico e de implantação mais imediata.

⁸¹ Ibid., p. 53 verso.

⁸² Ibid., p. 53 verso, 54.

⁸³ PORTO ALEGRE. Câmara de Vereadores. Ata sessão de 27 nov.1893. p. 55.

Contudo, a posição de Ramiro Barcelos prevaleceu. O orçamento passou por emendas que reduziram o empréstimo a trezentos e noventa contos de réis⁸⁴, através do corte de outras despesas.

No ano seguinte, 1894, o engenheiro José da Costa Gama, em seu estudo sobre a construção de esgotos subterrâneos na cidade, fazia a defesa da ferrovia para transporte dos cubos como necessária, visto que ainda levaria muitos anos para construir os aludidos serviços:

Pode-se objectar que por ora não há passageiros; mas responderei: enquanto ela não cria essa clientela, que forçosamente há de vir, ir-se-há mantendo com o transporte das matérias fecais, e o de aterro e pedra para o cais, que se vai construir no litoral da cidade (sic).⁸⁵

Concluindo, foi a necessidade de remover o esgoto cloacal da cidade, que determinou o surgimento da Ferrovia do Riacho. Em sua concepção, qualquer vinculação da ferrovia com a zona sul era meramente secundária, não tendo sido determinante. Tão somente a localização do ponto de despejo foi o que definiu o trajeto da ferrovia, à Ponta do Dionísio. Se os arrabaldes Tristeza e Cristal estavam próximos, se eram ou seriam futuras áreas urbanas, se prejudicaria a paisagem local, esses não foram fatores decisivos.

2.2 EXECUÇÃO DA OBRA E MODIFICAÇÃO DO TRAJETO ORIGINAL

No final de 1895 a obra da ferrovia desenvolvia-se normalmente. Em outubro, seis dos dez quilômetros estavam com o leito preparado, duas locomotivas a vapor já estavam na cidade, os trilhos adquiridos sendo deslocados de Rio Grande e a plataforma da estação do Riacho quase concluída⁸⁶.

Em seis de dezembro, o intendente oficiou ao Conselho, informando que a estrada de ferro à Ponta do Dionísio seria inaugurada em março ou abril do ano

⁸⁴ Ibid., p. 57 verso.

⁸⁵ GAMA, op. cit., p.41.

⁸⁶ Correio do Povo. Porto Alegre, 1 out. 1895.

vindouro⁸⁷.

Mas, ao contrário do anunciado, a ferrovia não foi inaugurada em 1896. Para 1897, a Intendência novamente externava algum otimismo em relação à conclusão da ferrovia. Incluía no orçamento municipal uma nova receita: a renda provável da ferrovia, estimada em 75 contos de réis. Destes, 65 contos seriam provenientes do transporte de 260.000 cubos sanitários, a 250 réis cada, para 5.000 assinantes do serviço do Asseio Público. O restante da receita seria do transporte de cargas e passageiros⁸⁸.

Por outro lado, o mesmo “Projecto de Orçamento” reservava 40 contos de réis para a obra da ferrovia, já alertando que “... talvez seja insuficiente ...”, e autorizava o Intendente a aplicar as sobras do exercício de 1896 para concluir o enrocamento da ferrovia, indicando que ela não estava devidamente concluída. Enfim, tornou-se notório que alguns problemas estavam ocorrendo. O Conselho Municipal oficiou ao intendente solicitando preocupantes informações sobre a ferrovia:

1^a = quais os nomes dos proprietários de terrenos onde fica situado o traçado da Estrada de ferro da Ponta do Dionísio;
 2^a = se todos esses proprietários cederam, na forma da lei, a zona ocupada pela dita linha, e não fizerão reclamação sobre quaisquer danos causados.
 3^a = quais os nomes dos proprietários que reclamarão indenização, e em quanto montam cada uma d'elas (sic).⁸⁹

Prosseguiu o questionamento, pedindo cópia de pareceres sobre essas indenizações, perguntando sobre divergências com os empreiteiros da obra, e sobre o custo total dela.

Em menos de um mês vieram as respostas. Nem todos os proprietários haviam assinado declaração cedendo o terreno por onde passaria a estrada de ferro. Um proprietário teria cedido as terras com a condição de que fossem cercadas. O único proprietário que requereu indenização foi José Joaquim de Assumpção, cujos terrenos atravessados tinham “a área de 42.822 metros, o qual calcula na importância de 10:705\$000 reis, a razão de 250 reis, por metro quadrado”. O reclamante não teria estipulado o preço da indenização⁹⁰.

José J. Assumpção era natural de São Borja, casado com Felisbina Amelia de

⁸⁷ PORTO ALEGRE. Câmara de Vereadores. Ata sessão de 6 dez. 1895. p. 100.

⁸⁸ PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Relatório e projeto de orçamento... Porto Alegre, 1896.

⁸⁹ PORTO ALEGRE. Câmara de Vereadores. Ata sessão de 23 nov. 1896. p. 132 verso e 133.

⁹⁰ PORTO ALEGRE. Câmara de Vereadores. Ata sessão de 14 dez. 1896. p. 138 e 139

Resende Maciel, filha de militar de família tradicional de Pelotas. Federalista declarado, durante a revolução de 1893 foi obrigado a se exilar no Uruguai⁹¹. Ao retornar, deparou-se com uma ferrovia construída por seus adversários políticos, em suas terras, para lançar o esgoto da cidade no seu litoral.



Fig. 2.8: José Joaquim de Assumpção (à esquerda do guarda chuvas), pivô de crise na obra da ferrovia do Riacho.

Fonte: Acervo particular de Carmen Conte Assumpção; foto recuperado por Sérgio Lima.

O Conselheiro Marsínio José de Mattos propôs, e foi aprovado por unanimidade do Conselho, um requerimento no qual acusava ter a obra um custo “exageradíssimo”⁹², e que ainda estariam sujeitos a despesas por reclamações de proprietários de terrenos. Reivindicava no documento, além de as escrituras deverem detalhar as dimensões dos terrenos cedidos:

Autorizar o intendente a procurar o meio de obter do Snr. José Joaquim de Assumpção, ou por doação, ou por compra, até a quantia de 10:705\$000 reis, fixada pelo D. Diretor, ou de outrem a quem pertençam actualmente os terrenos reclamados (sic).⁹³

Autorizava-se o intendente a efetuar despesas para manutenção e consolidação da ferrovia. Prosseguia, ponderando sobre questões de salubridade, do custo e da natureza do serviço a ser realizado, do fato de o ponto de despejo em

⁹¹ SANTOS, J. F. Assumpção. Uma linhagem Sul Rio-Grandense: os Antunes Maciel. Rio de Janeiro, 1957.

⁹² PORTO ALEGRE. Câmara de Vereadores. Ata sessão de 14 dez.1896. p. 138 e 139.

⁹³ PORTO ALEGRE. Câmara de Vereadores. Ata sessão de 14 dez.1896. p. 138 e 139.

utilização ser próximo da captação de águas feita por uma empresa que abastecia grande parte da população. Arrematava com a seguinte colocação:

Requeiro que seja o intendente autorizado á arrendar ou vender, á quem melhores vantagens offerecer, a Estrada de Ferro da Ponta do Dionysio, e a despende até a quantia maxima de 60:000\$000 reis, com a aquisição do material fluctuante necessário ao transporte dos cubos, não podendo cobrar mais de 50 reis por cada um (sic).⁹⁴

Em outras palavras: ao mesmo tempo em que tentava achar uma solução para a compra das terras de José J. Assumpção – a Ponta do Dionísio –, o Conselho também autorizava o intendente a vender ou arrendar a ferrovia, e fazer o transporte dos cubos sanitários por via fluvial. Na planta topográfica de Porto Alegre⁹⁵, de 1896, figura 2.9, a ferrovia aparece completa, desde o Riacho até a Ponta do Dionísio. Nesse último local pode ser visualizado o trapiche para despejo das fossas móveis.

Apesar de a ferrovia ter sido completada, ela padeceu de muitas dificuldades para operar, pois sua construção não teve a correta precaução em relação às intempéries. O Intendente municipal, José Montaury Aguiar Leitão, fez um relato melancólico do estado da ferrovia no final do ano de 1897:

O último inverno veio mostrar que precisa esta via férrea de obras especiais de consolidação, que importam em elevada despesa. [...] O estado em que ficou a praia de Belas, devido ao aterro da linha, que represando as águas – transformou-a entre o Riacho e o Asilo de Mendicidade [atual Asilo Padre Cacique] em um açude.⁹⁶

A tal ponto era seu conformismo, que não se opôs à venda da ferrovia⁹⁷. O empreiteiro da obra reclamava indenização de serviços extras: “excesso de obras e imprevistos que encontram na referida estrada e pelos estragos ocasionados na linha devido a mudança de traçado (sic)”⁹⁸. Tais fatos levaram o Conselho a autorizar o Intendente a novamente se desfazer da ferrovia:

Arrendar ou vender a Estrada de ferro à Ponta do Dionísio a quem mais vantagens offerecer, como foi resolvido em sessão de 14 de dezembro do anno passado, ou vender o respectivo material, em conjuncto ou em lotes,

⁹⁴ Ibid. p. 139.

⁹⁵ INSTITUTO HISTÓRICO E GEOGRÁFICO DO RIO GRANDE DO SUL. Cartografia virtual histórica-urbana de Porto Alegre. 2005. 1 CD ROM.

⁹⁶ PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Relatório... Porto Alegre, 19 nov. 1897.

⁹⁷ PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Relatório... Porto Alegre, 19 nov. 1897.

⁹⁸ PORTO ALEGRE. Câmara de Vereadores. Ata sessão de 22 set. 1897. p. 168 verso.

como for mais conveniente aos interesses do município (sic).⁹⁹

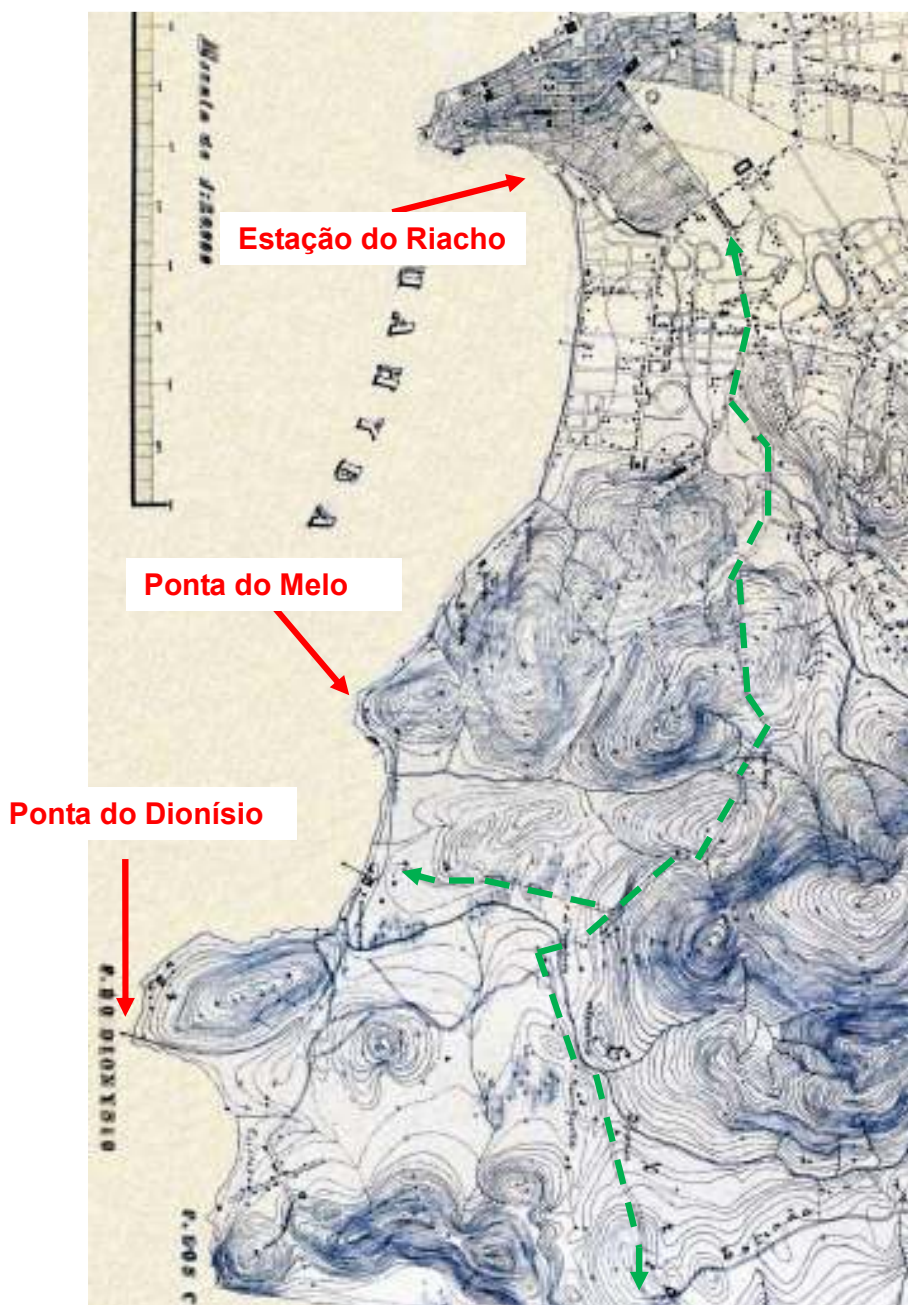


Fig. 2.9: O traçado da ferrovia chega na Ponta do Dionísio, na extrema esquerda. Tracejado em verde o acesso rodoviário para a zona sul.

Fonte: Anotações do autor sobre detalhe de Mapa de Porto Alegre em 1896. IHGRGS. Cartografia virtual histórica-urbana de Porto Alegre. 2005. 1 CD ROM.

O ano de 1898 não foi melhor. A única proposta ofertada para comprar o material da ferrovia foi considerada “miserável”. Novamente muitos trechos da linha tiveram de ser refeitos, vez que a linha havia ficado completamente interrompida no

⁹⁹ Ibid. p. 169.

inverno. E definitivamente a Intendência desistia do terminal na Ponta do Dionísio, “visto o proprietário dos terrenos por onde passa a estrada insistir pela respectiva indenização”. O proprietário, José J. Assumpção, posteriormente veio a ser o nome do bairro que surgiu sobre suas terras. A Intendência anunciou que o novo ponto de despejo seria na Ponta do Melo (local atualmente conhecido por ter sido sede do Estaleiro Só), onde seria construído um trapiche com o reaproveitamento da madeira do trapiche da Ponta do Dionísio¹⁰⁰.

Apesar dos reveses, a postura da autoridade municipal foi de comprometer-se com o sucesso do empreendimento. Ao mesmo tempo em que anunciava o novo local de despejo para o serviço do Asseio Público, já anunciava o reaproveitamento do trecho desativado nos terrenos de José J. Assumpção: estudava prolongar a linha para o arraial de Teresópolis. Ainda, anunciava a construção de um mercado no terminal da ferrovia junto ao Riacho, que complementaria a renda da ferrovia e constituiria um “grande serviço a população da cidade”¹⁰¹.

O novo local de despejo dos dejetos sanitários, a Ponta do Melo, mais próximo do centro da cidade, também era adequado, pois o canal do Guaíba passa naturalmente junto a sua margem, propiciando a rápida dispersão da matéria orgânica, assim como se sucederia na Ponta do Dionísio.

E, de fato, a Intendência concluiu a estrada até o final do ano seguinte, 1899. Construiu o trapiche na Ponta do Mello, com 48,0 X 4,0 metros. Começou e levou adiantada a obra do mercado junto à Estação do Riacho. Em alguns trechos afastou a linha da beira do Guaíba e fez obras “provisórias de consolidação”, que “se substituiriam pouco a pouco por outras definitivas e assim tornar de utilidade esta via férrea”. E, em 13 de novembro de 1899, começou regularmente a ser feito o despejo na Ponta do Melo¹⁰².

2.3 INÍCIO DO TRÁFEGO REGULAR

No discurso, o intendente passou a negar os problemas fundiários ocorridos

¹⁰⁰ PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Relatório... Porto Alegre, 19 nov. 1898. p. 14.

¹⁰¹ Ibid. p. 14.

¹⁰² PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Relatório... Porto Alegre, 1900. p. 9, 10, 11, 24.

com José J. Assumpção, que levaram à modificação da linha: “Encontrando um outro local mais conveniente para o ponto de despejos, por ser ali mais correntoso o rio e mesmo mais próximo da cidade” ¹⁰³. Dessa oportunidade em diante, em qualquer relatório da Intendência, nunca mais foi feita qualquer referência ao insucesso das negociações com José J. Assumpção. E a anterior denominação de “Via-ferrea da Ponta do Dionysio” no Relatório de 1899, igualmente nunca mais foi utilizada, passando-se a referir a “Via-ferrea do Riacho” ¹⁰⁴, “Viação-ferrea do Riacho a Tristeza” ¹⁰⁵ ou “Estrada de Ferro de Porto Alegre à Tristeza” ¹⁰⁶. A Intendência havia aprendido a lição:

No intuito de evitar embaraços ao estabelecimento da linha, cuja parte do traçado fica e tem de permanecer em terrenos particulares, decretei por ato de 23 de agosto último a lei n.º 8, considerando os respectivos terrenos de utilidade pública municipal. ¹⁰⁷

O intendente estava se referindo às terras do arrabalde da Tristeza, para onde havia sido definido o reaproveitamento do material da linha que passava nas terras de José J. Assumpção. Justificava afirmando que nesta localidade a “agricultura se acha assaz desenvolvida, cujo transporte de produtos contribuirá um pouco para o custeio da estrada”. Concluía informando que moradores ajudaram com donativos para auxiliar na construção das obras ¹⁰⁸.

No verão de 1900, dia 14 de janeiro, a ferrovia iniciou sua operação de transporte de passageiros, cujo percurso compreendia o trecho entre a estação inicial, ao lado da Ponte de Pedra (atual Ponte dos Açorianos), na então foz do Riacho (Arroio Dilúvio), com o novo mercado também concluído em janeiro, e o fim da linha no arrabalde da Tristeza, que já contava com um prédio de madeira para fins de Estação. O intendente definia o arrabalde como sendo “uma localidade, cuja maioria de seus habitantes ocupavam-se de horticultura, viticultura e vinicultura, além de outras pequenas indústrias alimentícias” ¹⁰⁹.

¹⁰³ PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Relatório... Porto Alegre, 1899. p.11.

¹⁰⁴ PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Relatório... Porto Alegre, 1900.

¹⁰⁵ PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Relatório e projeto de orçamento... Porto Alegre, 1903.

¹⁰⁶ PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Relatório e projeto de orçamento... Porto Alegre, 1907.

¹⁰⁷ PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Relatório... Porto Alegre, 1899. p.11.

¹⁰⁸ PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Relatório... Porto Alegre, 1899. p. 10, 11.

¹⁰⁹ PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Relatório... Porto Alegre, 1900. p. 11, 12, 13.

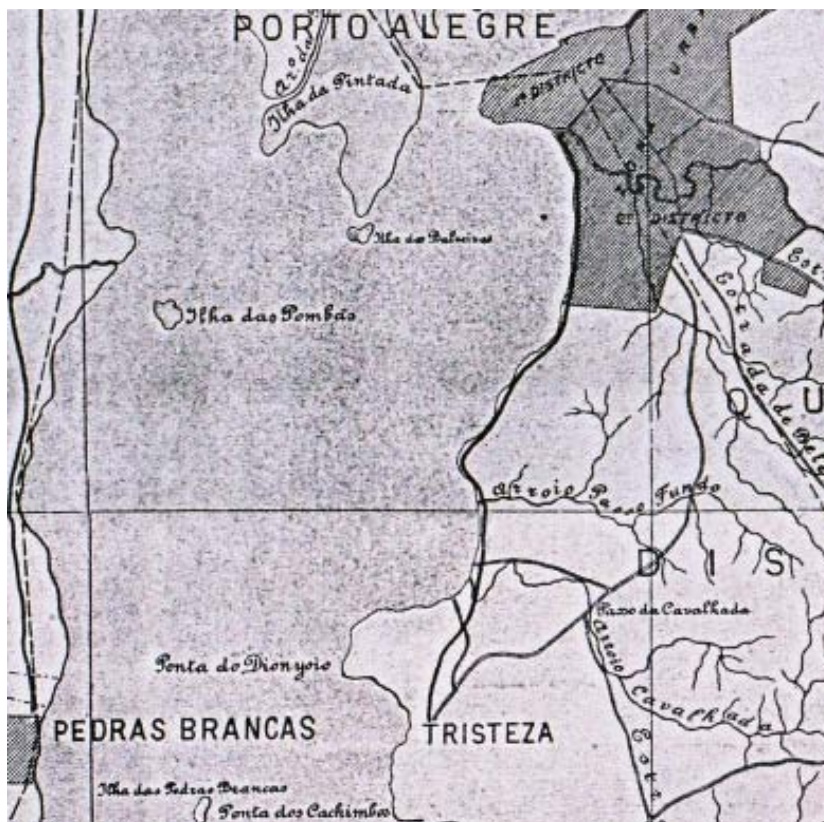


Fig. 2.10: Mapa de 1901 com o novo traçado da ferrovia do Riacho, desaparecendo a linha para a Ponta do Dionísio, substituída pela linha para a Tristeza.

Fonte: Detalhe de mapa de 1901, IHGRGS. Cartografia virtual histórica-urbana de Porto Alegre. 2005. 1 CD ROM.



Fig. 2.11: Mercado junto à estação do Riacho.

Fonte: Cartão Postal do acervo particular de Antônio Paulo Ribeiro.



Fig. 2.12: Estação da Tristeza, em frente à atual praça Souza Gomes.
 Fonte: GERODETTI, João; CORNEJO, Carlos. As Ferrovias do Brasil nos Cartões Postais e Álbuns de Lembranças. São Paulo: Solaris Edições Culturais, 2005.p. 207.

Mal iniciada a operação regular da ferrovia, as autoridades especulavam acerca de ampliações e aumentos de renda decorrentes¹¹⁰. Mas a realidade era que havia muitas obras para serem complementadas e refeitas, o que consumia qualquer superávit que ocorresse. Naquele ano e nos seguintes, foram executadas diversas melhorias: construção de um trapiche na estação do Riacho, com 104,00 X 1,75 m, para desembarque de combustível e eventual despejo do serviço do Asseio em caso de interrupção da linha férrea; conclusão do trapiche da Ponta do Melo; ampliação do pátio de manobras da estação do Riacho, com construção de muro de arrimo e aterro desde o trapiche até a foz do Riacho; construção de um galpão para a instalação de um motor e britador; obras de consolidação da linha e bueiros¹¹¹; construção de um galpão de madeira para abrigo das locomotivas e depósito de carvão; construção de uma linha telefônica unindo as estações do Riacho e Tristeza¹¹²; reconstrução de trecho no litoral destruído pelas enchentes¹¹³; prolongamento do trapiche da Estação do Riacho em 145 m e construção de outro para receber as latrinas; remoção de um trecho entre os quilômetros 7 e 8 afastando-o do litoral; prolongamento de um desvio na Estação do Riacho em 44 m¹¹⁴.

¹¹⁰ PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Relatório... Porto Alegre, 1900. p. 12.

¹¹¹ PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Relatório... Porto Alegre, 1900. p. 11 a 13.

¹¹² PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Relatório e projeto de orçamento... Porto Alegre, 1901. p. 9.

¹¹³ PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Relatório e projeto de orçamento... Porto Alegre, 1906. p. 24.

¹¹⁴ PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Relatório e projeto de orçamento... Porto Alegre, 1908. p. 34.

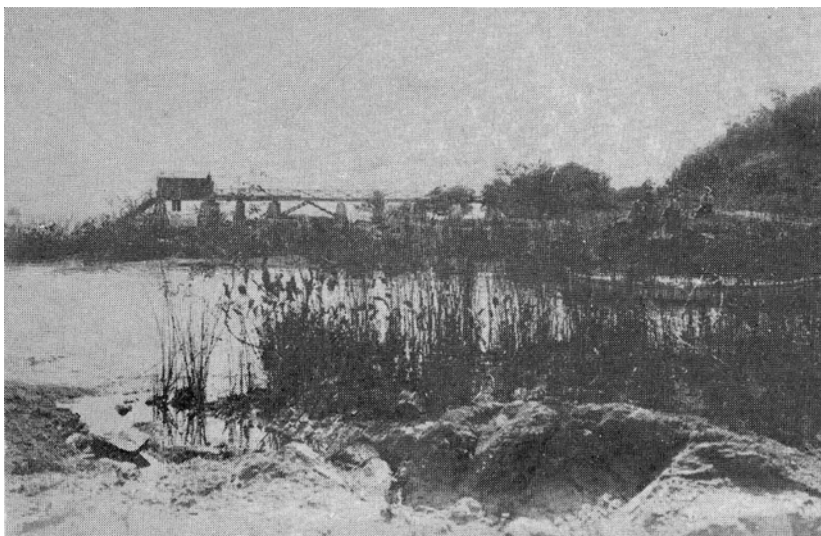


Fig. 2.13: Ponta do Melo, trapiche para despejo dos cubos sanitários.

Fonte: SPALDING, Walter. Pequena história de Porto Alegre. Porto Alegre: Edição Sulina, 1967.

A administração tinha ciência de que a construção da linha férrea havia sido muito precária, pois ao mesmo tempo em que enumerava as obras de consolidação que vinha executando, alertava que seria conveniente que os trabalhos realizados fossem substituídos, pouco a pouco, por outros definitivos, especialmente nos locais em que a ferrovia estava mais exposta às intempéries. Não interromper o tráfego durante as “grandes enchentes” era considerado uma grande conquista¹¹⁵, discurso que se repetiu ao longo dos anos:

A cuidadosa conservação desta via férrea, na qual são anualmente executadas obras de consolidação de seu leito, tem permitido o tráfego sem interrupções, o que primitivamente se dava por ocasião de chuvas ou enchentes. Apesar das chuvas contínuas que caíram nos meses de julho e agosto, a estrada manteve-se em boas condições de tráfego.¹¹⁶

À medida que iam sendo superados os problemas mais urgentes da ferrovia, novos projetos eram lançados. Um que já estava pronto desde 1907 era o prolongamento da ferrovia, com uma ponte sobre o Riacho, até a Rua Major Pantaleão Telles (atual Rua Washington Luiz). Dessa maneira, a ferrovia chegaria até a área central da cidade, junto às linhas de bonde já existentes¹¹⁷. Em 1909 já havia sido adquirida uma superestrutura metálica para a ponte sobre o Riacho, que estava sendo embarcada na Antuérpia, enquanto ao lado da estação do Riacho

¹¹⁵ PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Relatório e projeto de orçamento... Porto Alegre, 1902. p. 10.

¹¹⁶ PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Relatório e projeto de orçamento... Porto Alegre, 1908. p. 32.

¹¹⁷ PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Relatório e projeto de orçamento... Porto Alegre, 1907. p. 35.

estava sendo construída a base da ponte, com 28 metros de vão livre sobre a foz do Riacho¹¹⁸. Na extremidade oposta da ferrovia estava definida a ampliação da linha até a praia da Pedra Redonda, 1.500 metros depois da estação da Tristeza¹¹⁹, cuja obra iniciou em 1910¹²⁰. Para depois da conclusão dessas obras, planos de ramais para Vila Nova e Teresópolis eram feitos¹²¹.

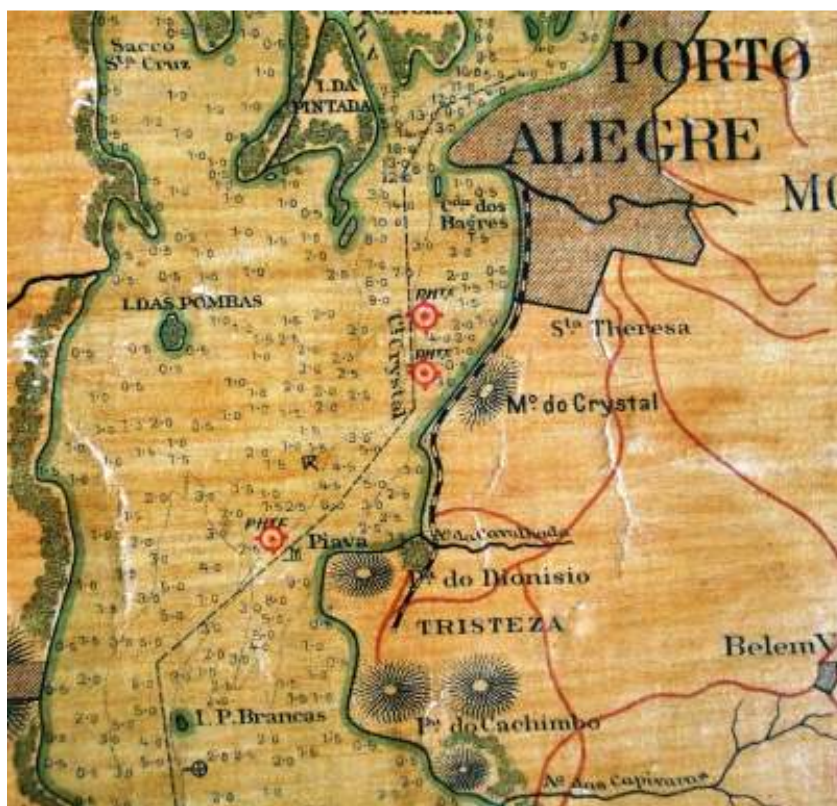


Fig. 2.14: Ao iniciar a segunda década do século XX o percurso da ferrovia ainda é do Riacho até a Tristeza.

Fonte: Carta náutica de 1911, Arquivo Histórico Moyses Vellinho.

2.3.1 Ampliação até a Pedra Redonda

O prolongamento da linha férrea da Tristeza até a Pedra Redonda, a “praia da Tristeza”, era apontado como uma possibilidade de a ferrovia ligar-se futuramente

¹¹⁸ PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Relatório e projeto de orçamento... Porto Alegre, 1909. p. 40.

¹¹⁹ PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Relatório e projeto de orçamento... Porto Alegre, 1909. p. 40.

¹²⁰ PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Relatório e projeto de orçamento... Porto Alegre, 1910. p. 75.

¹²¹ PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Relatório e projeto de orçamento... Porto Alegre, 1909. p. 40; PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Relatório e projeto de orçamento... Porto Alegre, 1910. p. 75.

com Belém Velho, Torres ou São José do Norte. Foi uma obra de execução difícil, pois, ao contrário de toda a linha da Ferrovia do Riacho, essa tinha o obstáculo de abrir um cânion, escavando 6.400 m³ de rocha granítica. Ficou pronta em 1912 e inaugurado o tráfego em 15 de novembro. As obras continuaram com a construção de um girador (plataforma para que a locomotiva fizesse o retorno no fim da linha), e de um desvio de 50 metros, concluídos em 1913¹²².



Fig. 2.15: Corte na rocha, no prolongamento da linha para a praia da Pedra Redonda, vendo-se uma locomotiva retornando da praia para a Tristeza.
Fonte: DOMECCQ, Monte. O Estado do Rio Grande do Sul. 1916. Pg. 168.

¹²² PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Relatório e projeto de orçamento... Porto Alegre, 1913. p. 93.

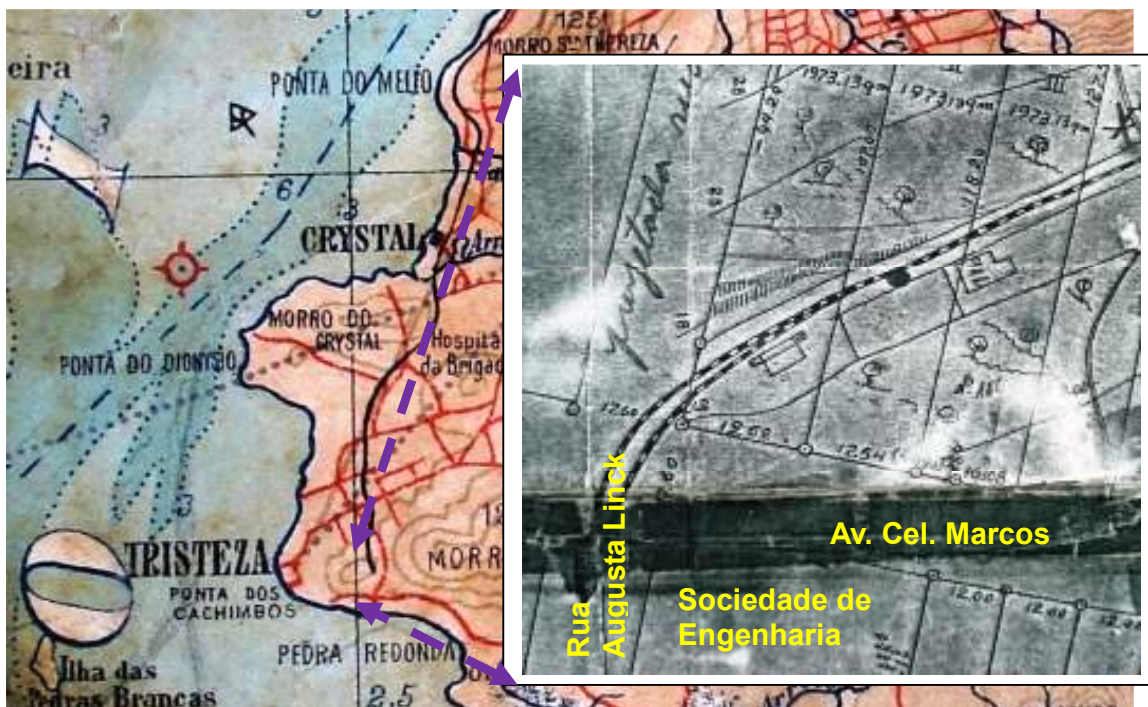


Fig. 2.16: Planta do loteamento Praia Nova, na Pedra Redonda, mostra o fim da linha da ferrovia, com a plataforma de embarque e o desvio da linha.

Fontes: Planta do loteamento Praia Nova, de 1931, SPM, e Mapa de Porto Alegre de 1919, Arquivo Histórico Moyses Vellinho.

2.3.2 Conexão com o centro da cidade e outras obras

Em 1911, estava concluída a terraplenagem do prolongamento das ruas João Alfredo e Pantaleão Telles (atual Rua Washington Luiz), prosseguindo os trabalhos de assentamento dos trilhos¹²³. Em 1913, já estava operacional essa linha¹²⁴. Havia serviço de bondes na extremidade do prolongamento e, assim, a ferrovia passava a ter uma ligação com o centro da cidade, concluindo então o plano da administração municipal. Essa obra, e o prolongamento para a praia da Pedra Redonda, foram as duas mais importantes melhorias somadas à ferrovia na segunda década do século XX.

¹²³ PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Relatório e projeto de orçamento... Porto Alegre, 1910. p. 83.

¹²⁴ Brazil-Ferro-Carril, Rio de Janeiro, n. 42, 31 mar. 1913.



Fig. 2.17: Ponte metálica sobre o arroio Dilúvio, em frente à estação do Riacho.

Fonte: Cartão Postal do acervo particular de Antônio Paulo Ribeiro.

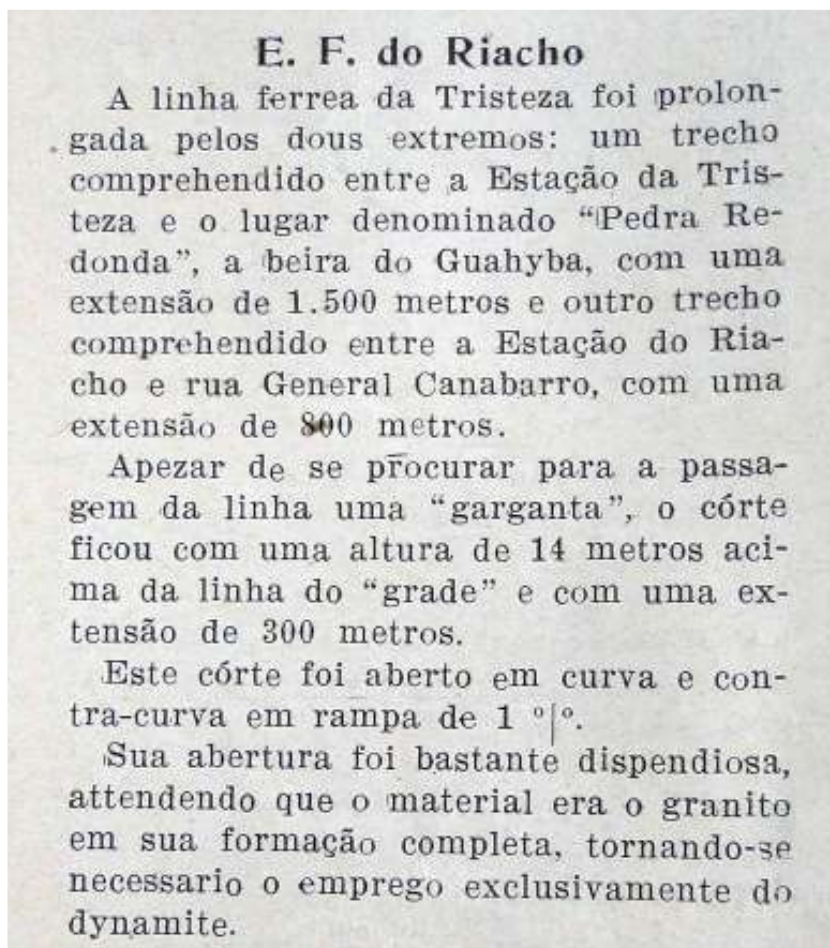


Fig. 2.18: Melhoramentos na ferrovia do Riacho foram noticia em revista nacional dedicada ao transporte ferroviário.

Fonte: Brazil-Ferro-Carril, Rio de Janeiro, n. 42, 31 mar. 1913.

Outras melhorias se restringiram à manutenção da linha e alterações do

trajeto original, a fim de melhor resistir às cheias do Guaíba.

Em 1914 foi atribuída à enchente do Guaíba, considerada a maior desde 1873, a destruição de um trecho da linha, que ficou coberto pelas águas entre a Rua General Caldwell e o Asilo de Mendicidade (Asilo Padre Cacique). O trecho foi refeito 8 metros mais para o interior, o que permitiria o tráfego mesmo que a estrada ficasse debaixo d'água, pois não teria os “embates das águas pelos fortes ventos”¹²⁵.

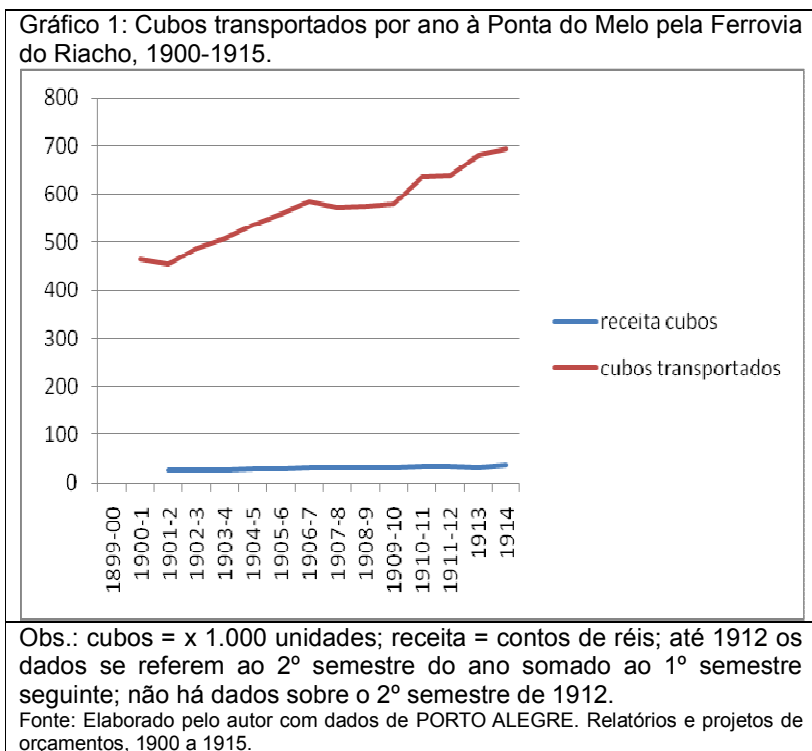
2.3.3 A ferrovia em números

Conforme examinado anteriormente, de 1896 a 1899 a ferrovia não permitiu um tráfego permanente, pois ficava intransitável quando da ocorrência de intempéries. A partir de novembro de 1899 ela iniciou a operar em caráter permanente, com o transporte dos cubos do Asseio Público, e em janeiro de 1900 com o transporte de passageiros.

2.3.3.1 Transporte de cubos sanitários

Nos primeiros quinze anos da ferrovia, o transporte dos cubos sanitários, razão para a qual ela foi construída, teve uma tendência de crescimento, tanto na quantidade de cubos transportados quanto na receita que esse transporte auferiu à ferrovia, conforme pode ser observado no gráfico 1. Foram transportados 452.868 cubos entre o segundo semestre de 1901 e o primeiro de 1902. No mesmo período, esse transporte rendeu 25 contos e oitocentos mil réis para a ferrovia. Já no ano de 1915 foram transportados 597.766 cubos, rendendo 36 contos de réis.

¹²⁵ PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Relatório e projeto de orçamento... Porto Alegre, 1914. p. 89.



2.3.3.2 Transporte de passageiros

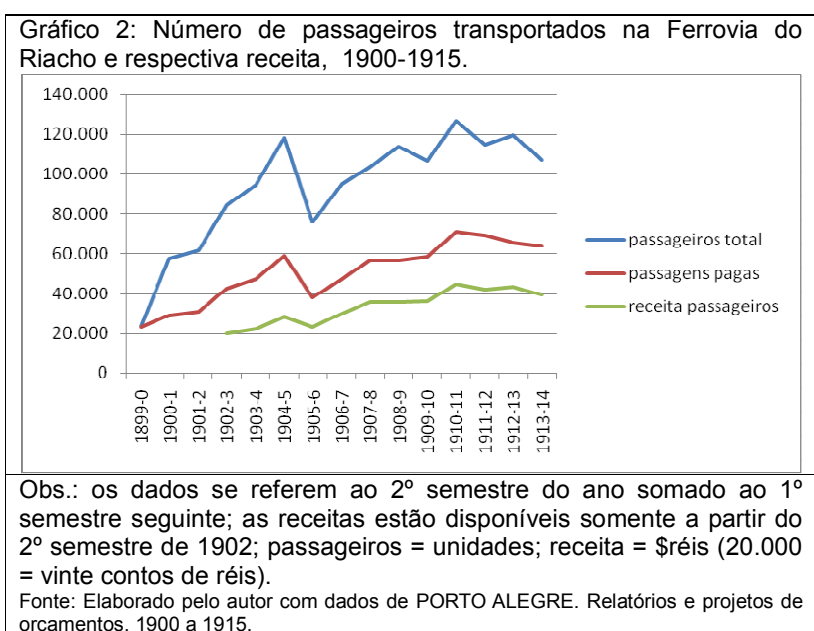
No segundo ano de tráfego permanente, houve pequeno decréscimo na quantidade de passageiros. Esse fato foi atribuído “a curiosidade do passeio em via-ferrea para um arrabalde desconhecido para a maior parte da população”¹²⁶.

O transporte de passageiros teve uma tendência para crescimento durante os primeiros quinze anos da ferrovia. Para uma melhor análise da arrecadação com esse tipo de transporte, é importante separar o número de passageiros pagantes dos não pagantes, uma vez que o número de não pagantes teve um crescimento significativo ao longo dos anos, e sua simples incorporação no número total de passageiros transportados poderia passar uma ideia equivocada do sucesso da ferrovia, quanto à sua viabilidade econômica. Os passageiros dessa última categoria eram, na sua maioria, oficiais e praças da Brigada Militar, em trânsito para o quartel do Cristal. Os demais não pagantes eram funcionários municipais da ferrovia, do

¹²⁶ PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Relatório e projeto de orçamento... Porto Alegre, 1903. p. 9.

Asseio Público e de outros departamentos¹²⁷.

Enquanto o transporte de cubos apresentava uma tendência ao crescimento, o transporte de passageiros, após iniciar com crescimento, tende a estabilizar-se. O mesmo ocorre com sua receita, conforme ilustrado no gráfico 2. Entre o segundo semestre de 1902 e primeiro de 1903 – primeiro período com disponibilidade de dados –, foram transportados 84.470 passageiros, dos quais 42.235 pagantes, que renderam 20 contos e duzentos mil réis. Em 1915, foram 99.943 passageiros com 56.873 pagantes, rendendo 39 contos e quinhentos mil réis.



Algumas das oscilações observadas na movimentação da ferrovia são atribuídas à interrupção do tráfego, devido a danos ocasionados por intempéries, apesar do permanente trabalho de manutenção e consolidação da ferrovia, trazendo reflexos no transporte de passageiros e de cargas e, conseqüentemente, nas receitas:

Por motivo da enchente do ano findo ficou a estrada interrompida durante 29 dias, apesar dos esforços empregados para o seu pronto restabelecimento.¹²⁸

A diminuição que se nota no número de passageiros no exercício de 1909 sobre o de 1908, é motivada não só pelo verão chuvoso do primeiro e a redução dos passageiros gratuitos.¹²⁹

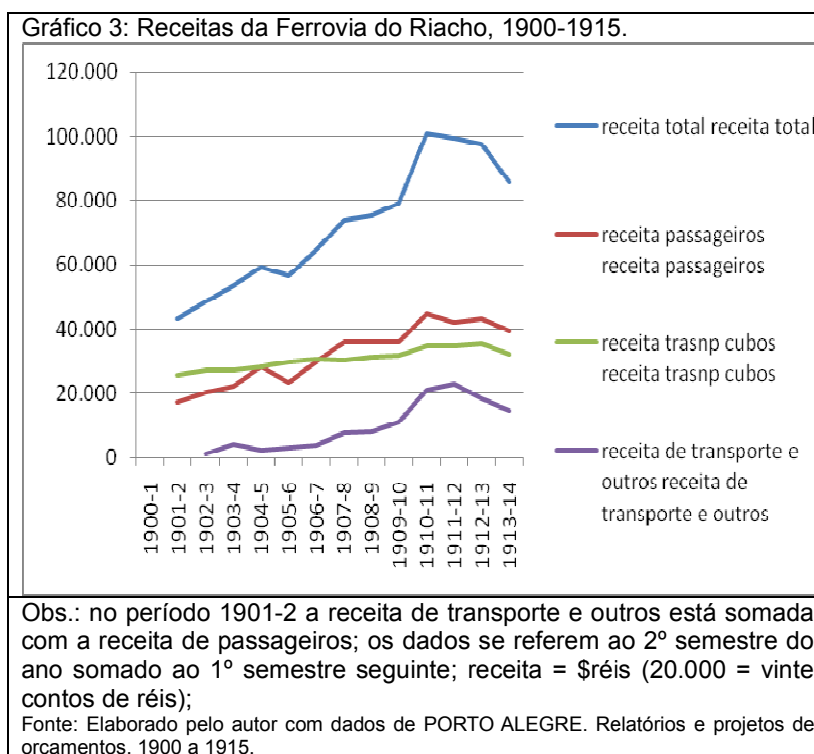
¹²⁷ PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Relatórios e projetos de orçamentos. Porto Alegre, 1900 a 1915.

¹²⁸ PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Relatório e projeto de orçamento... Porto Alegre, 1906. p. 26.

¹²⁹ PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Relatório e projeto de orçamento... Porto Alegre, 1910. p. 77.

2.3.3.3 Receitas e despesas da ferrovia

O exame das receitas ao longo do período examinado, conforme o gráfico 3, demonstra que o transporte de passageiros ultrapassou, em valor, o transporte dos cubos sanitários. Em menos de dez anos o motivo de construção da ferrovia passava a ser secundário na receita dela. O transporte de carga e encomendas em geral manteve-se inexpressivo até o final da década, quando passou a ter sensível incremento.



Apesar de a receita apresentar uma tendência de crescimento, a despesa variava muito, acarretando que em alguns anos o saldo das contas da ferrovia fosse negativo, nunca permitindo lucros significativos, como verificado no gráfico 4.

O crescimento no transporte de passageiros permitia à administração municipal ser otimista em relação ao futuro da ferrovia, conforme registrado:

A nova direcção dada contribuiu para melhorar a receita, que vae augmentando, embora pouco, todos os annos: é de esperar que no futuro possa dar algum resultado compensador ao sacrificio de sua construcção

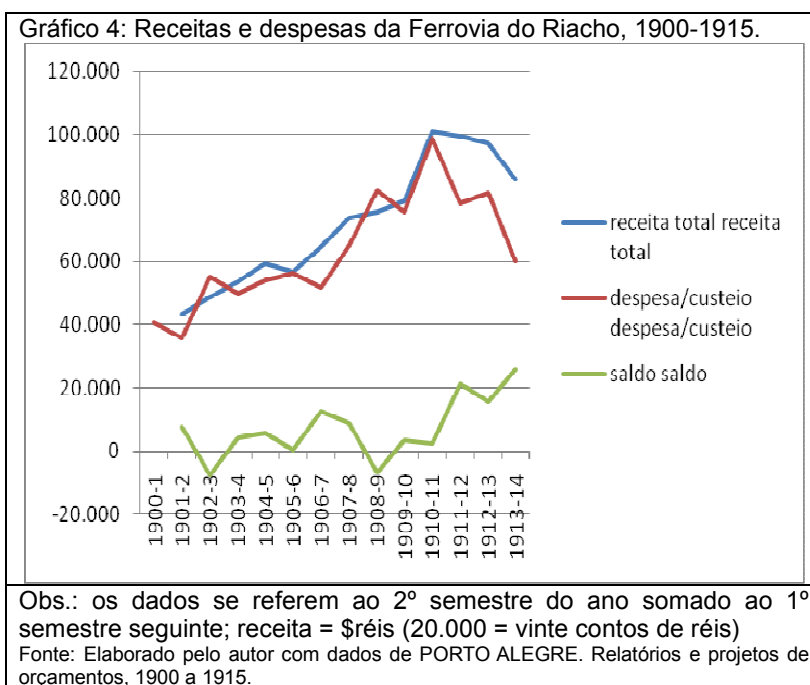
(sic).¹³⁰

A continuar o desenvolvimento que vai tendo o seu ponto terminal, é de supor que, dentro de poucos anos, possa a municipalidade contar com o numerário preciso para satisfazer o custeio e o compromisso de sua construção.¹³¹

A tal ponto era o otimismo no final da primeira década do século XX, que a Intendência se permitia prever um grandioso futuro para a ferrovia:

Não resta dúvida, que a esta estrada está reservado em um futuro próximo a elevação de sua receita não só pelo grande desenvolvimento, que está tendo o arrabalde da Tristeza e suas circunvizinhanças como pelo transporte de material para construções de obras públicas e particulares, como ainda pelas condições do seu traçado prestando-se a ligá-lo ao da via férrea projetada entre esta capital e S. José do Norte.¹³²

O otimismo também estava embasado e refletia nos investimentos feitos no material rodante da ferrovia e nas suas oficinas, como será visto adiante.



¹³⁰ PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Relatório e projeto de orçamento... Porto Alegre, 1904. p. 17.

¹³¹ PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Relatório e projeto de orçamento... Porto Alegre, 1907. p. 34.

¹³² PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Relatório e projeto de orçamento... Porto Alegre, 1910. p. 79.

2.3.3.4 Dívida

Se em 1893 o Conselho Municipal havia autorizada a Intendência a contrair empréstimo para executar diversas obras na cidade¹³³, quando a ferrovia começou a operar, a Intendência despejou nela a responsabilidade por suas dívidas: “Representara ella [a via férrea] por muito tempo ainda um pesado encargo para municipalidade; [...] fazer face aos juros e amortisação do elevado capital tomado por empréstimo para a sua construcção (sic)”.¹³⁴

Na realidade, naquela época o país enfrentava uma crise econômica, que afetava todo o comércio e a indústria, com reflexos na arrecadação municipal. Ainda, a recessão inviabilizou a alienação de imóveis com que a Intendência contava para custear suas despesas. Como as receitas da Ferrovia do Riacho mal davam para pagar seu custeio, isso era utilizado como desculpa para justificar o não pagamento dos juros de diversos empréstimos bancários do município¹³⁵. Contudo um exame mais minucioso do conjunto dos investimentos municipais demonstra que a realidade não era bem assim. Entre 1889 e 1899 o município havia contraído empréstimos no valor de 2.407 contos de réis, dos quais ainda devia 2.219 contos¹³⁶.

ESPECIFICAÇÃO	Valor do empréstimo	Estado da dívida em 15 de outubro de 1900
Apólices de 6% a, empréstimo anterior a 15 de novembro de 1889	567.000\$000	568.500\$000
Idem de 7% a, emissão autorizada pelas leis n. 6 e 6 de 31 de dezembro de 1892 e 1.º de fevereiro de 1893	423.000\$000	383.500\$000
Idem de 7% a, idem, idem pelas leis acima e resolução do Conselho de 11 de abril de 1893	171.000\$000	67.000\$000
Idem de 7% a, idem pela lei n. 11 de 29 de novembro de 1893	390.000\$000	355.500\$000
Idem de 7% a, idem pela resolução do Conselho de 22 de setembro de 1897	200.000\$000	200.000\$000
Idem de 7% a, idem pela lei n. 22, de 14 de dezembro de 1897	300.000\$000	300.000\$000
Idem de 7% a, idem pela lei n. 25, de 14 de dezembro de 1898	100.000\$000	100.000\$000
Idem de 7% a, idem pela lei n. 25, art. 3.º n. 7, de 14 de dezembro de 1899	100.000\$000	100.000\$000
Idem de 7% a, idem pela lei n. 25, de 6 de dezembro de 1899, art. 3.º n. 5.	150.000\$000	150.000\$000
	2.407.000\$000	2.219.500\$000

Fig. 2.19: Quadro demonstrativo das dívidas municipais em 1900.

Fonte: PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Relatório... Porto Alegre, 1900. p. 8.

¹³³ PORTO ALEGRE. Câmara de Vereadores. Ata sessão de 27 nov.1893. p. 57 verso.

¹³⁴ PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Relatório e projeto de orçamento... Porto Alegre, 1902. p. 10 e 11.

¹³⁵ PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Relatório e projeto de orçamento... Porto Alegre, 1903. p. 3.

¹³⁶ PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Relatório... Porto Alegre, 1900. p. 8.

No mesmo período (até 31/12/1899), a via férrea havia custado aos cofres municipais 565 contos de réis, sendo que mais de 10% desse montante a própria Intendência atribuía à modificação de traçado e reconstrução de trechos¹³⁷. Logo, a ferrovia não correspondia nem a um quinto do total dos empréstimos do município. Por outro lado, observem-se os valores da obra da nova sede da Intendência: Orçada inicialmente em 250 contos de réis¹³⁸, construída entre setembro de 1898 e maio de 1901, custou de fato 500 contos de réis. Especialmente para esta obra foi tomado um empréstimo de 150 contos¹³⁹.

Desses dados pode-se inferir as prioridades dos administradores municipais, ao mesmo tempo em que era justificada a construção de um novo prédio da Intendência:

Não era mais compatível com a prosperidade da capital de um Estado importante como este, que continuasse a funcionar a sua Intendência um prédio alugado, sem as precisas acomodações, quando cidades e municípios do interior dispunham já de próprios nas necessárias condições para repartições públicas.¹⁴⁰

Veja-se na foto a seguir, o novo prédio da Intendência, “de singella architectura (sic)”¹⁴¹, que teve custo similar ao da ferrovia:



Fig. 2.20: Prédio da Intendência, concluído na mesma época da ferrovia do Riacho, e que custara praticamente o mesmo que ela.
Fonte: Cartão postal c. 1906/1908, Arquivo Histórico do RGS.

¹³⁷ PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Relatório e projeto de orçamento... Porto Alegre, 1903. p. 9.

¹³⁸ PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Relatório... Porto Alegre, 1897. p. 11.

¹³⁹ PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Relatório e projeto de orçamento... Porto Alegre, 1901. p. 16 a 18.

¹⁴⁰ PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Relatório e projeto de orçamento... Porto Alegre, 1901. p. 17.

¹⁴¹ *Ibid.*, p. 17.

A essa despesa eletiva não era imputada nenhuma parcela da problemática da dívida municipal, cujo ônus era atribuído à ferrovia, construída para melhorar as condições de saúde pública da cidade, e que custou apenas 10% mais do que o prédio da Intendência.

2.3.3.5 Equipamentos da ferrovia

A ferrovia iniciou suas operações com duas locomotivas a vapor, importadas da Alemanha em 1895, da fábrica Krauss e Cia. Tinham os nomes de “Progresso” e “Victória”¹⁴², uma com 40 e outra com 60 cavalos vapor¹⁴³. Em 1907, a fim de auxiliar o serviço de transporte do pessoal e material do 3º batalhão da Brigada Militar, outra locomotiva de 40 cavalos vapor, repassada pela Secretaria das Obras Públicas e Viação, passou a integrar o sistema ferroviário. No entanto, esta locomotiva, batizada de “Rio Grande”¹⁴⁴, era usada e precisou de reparos para entrar em operação¹⁴⁵. Em 1909, foi adquirida a quarta locomotiva da ferrovia, também alemã da Krauss e Cia., que recebeu o nome de “Porto Alegre”¹⁴⁶. Com 65 cavalos vapor, ela custou, incluídos os materiais sobressalentes, 19:374\$147¹⁴⁷.



Fig. 2.21: A locomotiva “Rio Grande”, recebida do Estado, atendendo a Brigada Militar, no quartel do Cristal, em 1908.
Fonte: BRIGADA MILITAR. Álbum Souvenir. 1908.

¹⁴² PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Relatório da Estrada de Ferro do Riacho de 1922. Porto Alegre, 1923.

¹⁴³ PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Relatório e projeto de orçamento... Porto Alegre, 1906. p. 24.

¹⁴⁴ PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Relatório da Estrada de Ferro do Riacho de 1922. Porto Alegre, 1923.

¹⁴⁵ PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Relatório e projeto de orçamento... Porto Alegre, 1907. p. 36.

¹⁴⁶ PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Relatório da Estrada de Ferro do Riacho de 1922. Porto Alegre, 1923.

¹⁴⁷ PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Relatório e projeto de orçamento... Porto Alegre, 1910. p. 79.

Durante a construção da ferrovia as locomotivas utilizavam lenha como combustível. Após o início do tráfego regular passaram a usar carvão mineral, extraído das minas de Arroio dos Ratos, então Município de São Jerônimo. Apesar da controvérsia entre carvão nacional e importado, a Intendência defendia o emprego do primeiro, por considerá-lo mais adequado, afirmando que não causava prejuízos ao equipamento. Ocasionalmente fazia experiências comparativas com o carvão importado, que supostamente atestavam a “superioridade do emprego do produto nacional nesta ferrovia”, questão que também estava ligada à cotação do câmbio¹⁴⁸.

Ao final da primeira década de sua operação regular, a Ferrovia do Riacho contava, afora as quatro locomotivas a vapor, com quatro carros de passageiros, um carro misto, um carro de mercadorias, cinco vagões para transporte de cubos sanitários e três vagões de lastro, além de um carro de administração e dois troles para serviço de linha¹⁴⁹.

Após o início das operações, o incremento de carros e vagões era encomendado a empresas locais (Casa Berta & Cia., um carro de transporte, em 1902¹⁵⁰), e à oficina da própria ferrovia, que adquiria os rodados (trucks) e construía os carros e vagões¹⁵¹. A oficina da ferrovia executava quase todos os trabalhos de manutenção das locomotivas e do material rodante, como torneamento de rodas gastas, construção de chaves e agulhas para desvios¹⁵²; Os trabalhos que exigiam equipamentos mais sofisticados, como a troca de bandagens das rodas das locomotivas, eram encomendados em oficinas privadas, como a Fundação Alberto Bins & Cia. ou as oficinas da Estrada de Ferro a Novo Hamburgo¹⁵³.

A Intendência considerava então – 1910 – a ferrovia completa para atender à demanda:

Com esses melhoramentos fica a estrada preparada para satisfazer por muito tempo ao aumento do seu tráfego, que cada vez se vai tornando maior, como a qualquer conserto ou execução de obras para o seu uso sem sujeitar-se a demoras e a elevados preços de trabalhos quando era

¹⁴⁸ PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Relatório e projeto de orçamento... Porto Alegre, 1905. p. 27; PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Relatório e projeto de orçamento... Porto Alegre, 1906. p. 25.

¹⁴⁹ PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Relatório e projeto de orçamento... Porto Alegre, 1907. p. 36.

¹⁵⁰ PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Relatório e projeto de orçamento... Porto Alegre, 1902.

¹⁵¹ PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Relatório e projeto de orçamento... Porto Alegre, 1907. p. 36.

¹⁵² PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Relatório e projeto de orçamento... Porto Alegre, 1906. p. 25; PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Relatório e projeto de orçamento... Porto Alegre, 1909. p. 40; PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Relatório e projeto de orçamento... Porto Alegre, 1910. p. 75.

¹⁵³ PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Relatório e projeto de orçamento... Porto Alegre, 1906. p. 25.

obrigada a recorrer a outras oficinas.¹⁵⁴

Além de atender à ferrovia, as oficinas também prestavam serviços para outros departamentos da cidade. Faziam a construção de cubos para o Asseio Público, conserto e fabricação de ferramentas, e outros¹⁵⁵.

Até o final deste período examinado (1915), a ferrovia permaneceu com o mesmo equipamento, ou seja: quatro locomotivas, seis carros de passageiros, dez vagões de carga e quatro para o Asseio Público¹⁵⁶.



Figs. 2.22 e 2.23: Fundição Alberto Bins, que realizava trabalhos para a ferrovia do Riacho, vistas externa e interna.

Fonte: BUCCELLI, Vittorio. Un viaggio a Rio Grande del Sul. Milano. 1906. p. 89 e 90.

2.3.4 Impacto no arrabalde da Tristeza

Apesar dos problemas de execução da obra, do difícil equilíbrio financeiro, a ferrovia do Riacho veio a marcar a zona sul da cidade. O cronista dos costumes da capital gaúcha, Ary da Veiga Sanhudo, que também foi vereador, descreveu poeticamente os primórdios da chegada no trem na Tristeza:

Se nas ruas da cidade o povo regorgita, podem bem imaginar o que seria o lugarejo suburbano da Tristeza, à margem esquerda do Guaíba, que esperava por aqueles dias, a chegada do trem, inaugurando a esperada linha ferroviária entre a Estação do Riacho e esse arrabalde beira-rio!

Grande multidão, estampando a mais viva satisfação, aguardava na Estaçãozinha da Tristeza, a chegada triunfante da formidável locomotiva que marcaria uma nova era de progresso para o lugar. Pouco antes do meio dia, num domingo desses meados de janeiro do primeiro ano do século, a máquina arrastando quatro vagões, atopetados de gente, apitava buliçosa

¹⁵⁴ PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Relatório e projeto de orçamento... Porto Alegre, 1910. p. 79.

¹⁵⁵ Ibid., p. 79.

¹⁵⁶ PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Relatório e projeto de orçamento... Porto Alegre, 1916. p.119.

ao penetrar na imensa várzea, ao norte, antes de cruzar o povoado, anunciando a sua pomposa vitória de velocidade e rapidez.

O povo prorrompeu em entusiásticos vivas, os foguetes espoucavam e os sinos da igreja, lá no alto do outeiro, badalavam eloquentes salvas, cantando a alegria que estourava na alma estiva dos tristezenses.

E foi assim que a Tristeza viu a extraordinária inauguração do seu famoso trem, que, diga-se de passagem, marcou memorável época, não só para esse simpático arrabalde, mas para toda essa região da zona sul.

O “trenzinho” – este era o nome pelo qual ficara desde logo conhecido – trafegava diariamente, três vezes no verão e duas no inverno. Era um sucesso e não havia porto alegreense que não se desse ao prazer de dar o seu passeiozinho no trem, que, para época, foi uma verdadeira coqueluche na cidade. Aos domingos então, multidões iam ao lugarejo encantado, afogar suas mágoas e preocupações na alegria da paisagem modesta, mas cheia de feitiço do afastado arrabalde da Tristeza.

O trenzinho esse, era uma locomotiva pequena, muito alta nas suas quatro rodas de ferro, com um esquisito e comprido limpa-trilhos na frente, puxava, aos solavancos do seu característico chiado, dois ou três vagões muito bem cuidados. Fazia 3 paradas, de cinco minutos cada, entre a Estação do Riacho, ao lado da Ponte de Pedra e a Tristeza. Havia diversos tipos de passagens, como: regular, menores e colegiais. Mas o preço comum era 500 réis!

Tudo isso era fabuloso para o tempo!...

Foi com o trenzinho, no entanto, que a Tristeza progrediu e logo tomou aqueles ares de excepcional zona balneária da capital.¹⁵⁷

Não passava despercebido da Intendência municipal que na Tristeza estava ocorrendo um crescimento de destaque. Atribuía o desenvolvimento do arrabalde à procura dos habitantes da cidade por opções de lazer nessa povoação, tendo a ferrovia como meio de transporte.

O desenvolvimento que nestes dois últimos anos tem tido este arrabalde procurado pelos moradores da cidade para passeios e veraneio (sic).¹⁵⁸

Chama logo a atenção o accrescimento annual tanto de passageiros, como de carga, que me parece dever accentuar-se cada vez mais, pela procura que está tendo o arrabalde da Tristeza, como localidade de recreio e villegiatura (sic).¹⁵⁹

É possível que no futuro possa, pelo povoamento do arrabalde da Tristeza, que se vai tornando conhecido como excelente localidade de verão, ir crescendo a receita desta estrada, fornecendo senão todo o numerário, ao menos parte para o pagamento de juros e amortização do capital (sic).¹⁶⁰

Noticiou-se na imprensa que estaria em estudos uma linha de bondes até a Tristeza, prolongamento da linha Teresópolis, com o claro intuito de concorrer com a Ferrovia do Riacho. A linha era justificada com a alegação de que com três viagens diárias, a ferrovia não conseguia atender o elevado número de passageiros para a

¹⁵⁷ SANHUDO, Ary Veiga. Porto Alegre crônicas da minha cidade. v. 1. Porto Alegre: Livraria Sulina, 1961. p. 273 e 274.

¹⁵⁸ PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Relatório e projeto de orçamento... Porto Alegre, 1903. p. 11.

¹⁵⁹ PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Relatório e projeto de orçamento... Porto Alegre, 1904. p. 16 e 17.

¹⁶⁰ PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Relatório e projeto de orçamento Porto Alegre, 1906. p. 27.

zona sul, e que os bondes fariam uma viagem por hora¹⁶¹. Porém, aquele plano de 1908 nunca se concretizou.



Fig. 2.24: Retrato de passeio na praia da Pedra Redonda, em 1900.
Fonte: STUMVOLL, Denise; MENEZES, Naida. Memória visual de Porto Alegre 1880-1960. Museu de Comunicação Social Hipólito da Costa. Porto Alegre: Pallotti, 2007. p.76.



Figs 2.25: Outro retrato de passeio na praia da Pedra Redonda, em 1900. Nas cinco décadas seguintes este local estaria em todas as ilustrações turísticas da cidade
Fonte: STUMVOLL, Denise; MENEZES, Naida. Memória visual de Porto Alegre 1880-1960. Museu de Comunicação Social Hipólito da Costa. Porto Alegre: Pallotti, 2007. p.77.

¹⁶¹ Há um século no Correio do Povo. Correio do Povo, Porto Alegre, p. 36, 10 jul. 2008.

Em 1909, a Intendência opinava que a ligação da ferrovia com a Tristeza teria resultado no desenvolvimento daquela localidade pouco conhecida, transformando-a em um arrabalde muito procurado no verão. Salientava o aumento no número de construções no litoral, principalmente nos últimos quatro anos¹⁶².

De fato, considerando que naquele tempo a Tristeza era um arrabalde afastado da cidade, a disponibilidade de um trem de passageiros era um diferencial em relação a outras localidades. Oportuno lembrar que o acesso à Tristeza se dava por Teresópolis e Azenha, e não pelo Cristal e Menino Deus. Para se deslocar a outros locais havia o transporte por diligências, muito mais desconfortável: “Diligencia: - Pertence a uma empreza particular uma linha de diligencia entre esta cidade e a Villa de Viamão. As viagens no verão são effectuadas três vezes por semana, e no inverno uma só vez (sic)”.¹⁶³



Fig. 2.26: Típica diligência do início do século XX, utilizada em viagens de Porto Alegre ao interior do estado.

Fonte: Cartão Postal de série de Hugo Freyler, c. 1920. Acervo fotográfico do Museu de Comunicação Social Hipólito José da Costa.

Já na primeira década do século XX, podia ser observada a atração que os balneários exerciam sobre os moradores de Porto Alegre com melhor situação sócioeconômica. A falta de higiene da cidade e a infraestrutura urbana que deixava a desejar, impulsionavam a busca de férias em outros locais. Mas as praias de mar eram de acesso muito difícil, e um deslocamento para elas demandava vários dias. Restavam praticamente duas opções para veraneio: a vizinha cidade de Canoas, com suas chácaras arborizadas, servida por transporte ferroviário e rodovia precária,

¹⁶² PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Relatório e projeto de orçamento... Porto Alegre, 1909. p. 36.

¹⁶³ LIMA, A., opus cit., p. 162.

ou a zona sul, agora servida pela Ferrovia do Riacho. Os porto-alegrenses que tinham condições passavam, alguns, o final de semana, outros, até meses na Tristeza e arredores¹⁶⁴.

Nesse contexto, a Tristeza adquiriu um conceito de ser um local recomendado até por questões de saúde: “Os arrabaldes da Tristeza e Belem Velho, são os preferidos pelos médicos que aconselham a seus clientes para o restabelecimento de determinadas moléstias esses logares devido ao ar puro que se respira (sic)”¹⁶⁵.

Visitantes trazidos pelo trem passaram a demandar novas atividades da população da Tristeza. O imigrante simples entrou em contato com pessoas de nível econômico e cultural mais avançado, evoluindo rapidamente com essa convivência. Nos meses de verão, o consumo de produtos hortifrutigranjeiros e pecuários, assim como a prestação de serviços na área terciária, até então inexistente, multiplicavam-se. A procura por imóveis fez deslanchar o desdobramento de chácaras em lotes¹⁶⁶.



Fig. 2.27: Extremidade norte da praia da Pedra Redonda no início do século XX.

Fonte: Cartão Postal do acervo particular de Antônio Paulo Ribeiro.

Há notícias de que na primeira década do século XX, já se dispunha de hotéis na Tristeza. No ano de 1901, teria se estabelecido o “Hotel Lazarini”, na atual Rua Mário Totta, próximo à margem do Guaíba. O nome teria sido mudado para “Hotel da Praia” em 1904. Na Pedra Redonda, teria se instalado o “Hotel Cassino”, de Lotário

¹⁶⁴ FLORES, op. cit. p. 57 e 58.

¹⁶⁵ LIMA, O., op. cit., p. 33.

¹⁶⁶ FLORES, op. cit. p. 58.

Papbst. Em 1906 a Tristeza recebeu um posto de polícia¹⁶⁷, prédio que ao longo dos anos sofreu modificações, mas existe até hoje, utilizado pela Brigada Militar. Em 1910 foi criado o Sindicato Agrícola da Tristeza¹⁶⁸.



Fig. 2.28: O Posto Policial existente até hoje na Tristeza. Podem ser observados os trilhos da ferrovia na frente do prédio, quando estava em obras a linha até a Pedra Redonda (Cartão postal, com carimbo sobre o selo de 10 de julho de 1911).

Fonte: Cartão Postal do acervo particular de Antônio Paulo Ribeiro.



Fig. 2.29: A estação da Tristeza em 1910. A paineira na direita ainda existe, na Praça da Souza Gomes.

Fonte: PELLIN, Roberto. Revelando a Tristeza. Porto Alegre: 1979. p. 31.

Em 1904, mais uma congregação religiosa chegava na Tristeza. Desta vez foi a Ordem das Irmãs do Imaculado Coração de Maria, que instalou-se na Rua Mário Totta. Lá inaugurou o Colégio Santa Rita, que, em 1917, teve o nome alterado para

¹⁶⁷ PELLIN, 1979, op. cit. p. 20, 21, 86, 81, 111.

¹⁶⁸ FLORES, op. cit. p. 46.

Escola Nossa Senhora do Sagrado Coração¹⁶⁹. Esse nome novamente foi mudado em 1969, dessa feita para Colégio Mãe de Deus, permanecendo até hoje como um dos principais estabelecimentos de ensino da zona sul.

Enquanto isso, o Cristal recebia novo equipamento: a enfermaria da Brigada Militar, que futuramente viria a ser o Hospital da Brigada. Localizada na encosta do morro do Cristal, estava voltada para o norte, aos campos do Cristal, onde tropas da corporação militar faziam seus exercícios em frente ao quartel, já sem a hospedaria de imigrantes. Foi inaugurada em 1907, e entre ela e o quartel passava a linha da Ferrovia do Riacho¹⁷⁰.



Fig. 2.30: A enfermaria da Brigada Militar em 1908. Em primeiro plano o trapiche do Cristal.
Fonte: BRIGADA MILITAR. Álbum Souvenir. 1908.

As glebas ao norte da parte da Tristeza que já era loteada, e ao sul da Ponta do Dionísio (Vila Assunção), passaram a ser comercializadas na segunda década do século XX. Conforme anteriormente apresentado, essas terras ainda eram de propriedade de descendentes diretos do sesmeiro Dionísio R. Mendes: os herdeiros de Manoel Sanhudo e Lourenço Pinto Miranda Filho. Após o falecimento de Lourenço em 1909, e de sua irmã um ano antes, suas terras na Tristeza, que haviam sido doadas por testamento para a Santa Casa, foram leiloadas. Grande parte delas foi adquirida por Otto Niemeyer e Wenceslau Escobar, que prosseguiram fracionando-as, e hoje dão nome a importantes avenidas do bairro¹⁷¹.

¹⁶⁹ PELLIN, 1979, op. cit. p. 26.

¹⁷⁰ PORTO ALEGRE, Prefeitura Municipal. Memória dos Bairros: Cristal. Porto Alegre: Sec. Mun. da Cultura, 2003. p. 28.

¹⁷¹ FLORES, op. cit. p. 32 a 36.



Fig. 2.31: Exercícios militares da Brigada Militar nos campos do Cristal, em 1910, no local hoje ocupado pelo Jockey Club. No plano de fundo vê-se a enfermaria da Brigada.

Fonte: BRIGADA MILITAR. Álbum Comemorativo. 1922.

Estes fatos refletiam o prognóstico emitido pela Intendência em 1913: “E assim veio essa via de comunicação desenvolver esse arrabalde, que se acha em caminho de prosperidade crescente”.¹⁷²

2.4 A FERROVIA APÓS A I GRANDE GUERRA

A cidade de Porto Alegre havia se modernizado muito, não era mais aquela da época na qual haviam decidido construir a Ferrovia do Riacho. Na metade da segunda década do século XX, já havia eletricidade e bondes elétricos, esgoto, porto e outras melhorias inexistentes quinze anos antes.

O crescimento populacional era extraordinário, havia triplicado nos últimos 25 anos. Logo, a implantação dos novos serviços não conseguia acompanhá-lo. Dessa forma, apesar da construção de esgotos encanados, o serviço de coleta domiciliar dos “cubos sanitários” ou fossas móveis, ou ainda, fossas portáteis, persistiria por muito tempo, assim como o transporte desses materiais pela Ferrovia do Riacho. Esse serviço, que inicialmente era executado por uma empresa particular, havia sido encampado pela Intendência em 1898¹⁷³. Em 1915, tinha 11.012 assinantes e havia

¹⁷² PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Relatório e projeto de orçamento... Porto Alegre, 1912. p. 90.

¹⁷³ PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Relatório... Porto Alegre, 1899. p. 15.

transportado quase 600 mil cubos até a Ponta do Melo, o que representava um movimento diário de 1.909 unidades. Contava com 49 muaras que tracionavam 12 carros. Também fazia parte do Asseio Público a “Chácara da Figueira”, onde plantava forragens para seus animais. Movimentava 189 contos de réis por ano¹⁷⁴.



Fig. 2.32: A estação do Riacho e a ponte metálica da ferrovia em 1916. À esquerda a Ponte de Pedra.

Fonte: BASTOS, R. M. Porto Alegre Um Século em Fotografia. Canoas: Editora da Ulbra, 1997. 1 CD ROM.



Fig. 2.33: Escritório do Asseio Público, nos altos do Mercado Público.

Fonte: LIMA, Olympio de Azevedo. Dados estatísticos do município de Porto Alegre. Graphics da Livraria do Commercio, 1912.

Quanto à Ferrovia do Riacho, após quinze anos de operação, a linha ainda demandava custosas e permanentes melhorias. Em 1914 o tráfego ficara interrompido durante oitenta e dois dias. Entre 1915 e 1916 foi alterado o traçado do

¹⁷⁴ PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Relatório e projeto de orçamento... Porto Alegre, 1916. p. 124 a 126.

trecho entre os quilômetros 6 e 7, para o que foram adquiridos terrenos, e construída nova linha. Como resultado só houve interrupção do tráfego por quinze dias em 1915, e nenhuma interrupção em 1916. Apesar dos problemas, sua movimentação, para apenas 16 km de percurso, era expressiva: 2.885 viagens de trem em 1915, num total de 46.987 km percorridos¹⁷⁵.

Mas o desenrolar da primeira Guerra Mundial veio a acarretar impactos consideráveis, na situação econômica do país e da cidade e, nesta, em insumos diretos da ferrovia, que repercutiram no seu equilíbrio econômico-financeiro, como foi o caso do carvão. O preço do principal combustível da ferrovia foi multiplicado, consequência direta da I Guerra, essa alta refletiu-se na Ferrovia do Riacho por longo período.



Fig. 2.34: Esta foto de 1918 mostra a proximidade da linha férrea à margem do Guaíba, sofrendo grande exposição às ondas nas ocasiões de ventos oeste e cheias. Trecho em frente ao quartel da Brigada Militar na Av. Praia de Belas, imediações da Rua André Belo.

Fonte: BRIGADA MILITAR. Álbum Comemorativo. 1922.

A década de 1920, entretanto, iniciava com otimismo para a Ferrovia do Riacho. A construção do cais do porto, no centro da cidade, prometia muito tráfego para o transporte de pedras da obra. Essa obra, de responsabilidade do governo do Estado, implicou em reforma da ferrovia para suportar o tráfego mais pesado. O espaçamento dos dormentes foi reduzido; a linha levantada em pontos sujeitos a enchentes, especialmente no 1º quilômetro, onde também foi reforçado o dique do

¹⁷⁵ PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Relatório e projeto de orçamento... Porto Alegre, 1915. p. 103; PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Relatório e projeto de orçamento... Porto Alegre, 1916. p. 118, 121; PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Relatório e projeto de orçamento... Porto Alegre, 1917. p. 111.

leito da ferrovia; a ponte metálica do Riacho foi deslocada e ainda construído um desvio. Essas despesas foram custeadas pelo Estado, assim como o seriam as futuras aquisições de locomotivas, vagões, combustível e outros¹⁷⁶.



Fig. 2.35: Trem na estação da Tristeza.

Fonte: COSTA, Alfredo. O Rio Grande do Sul. Porto Alegre: Livraria do Globo, 1922. p. 261.



Fig. 2.36: Trem saindo da estação do Riacho. Esta é provavelmente a foto mais reproduzida da ferrovia do Riacho.

Fonte: COSTA, Alfredo. O Rio Grande do Sul. Porto Alegre: Livraria do Globo, 1922. p. 191.

Além dessas melhorias, nenhuma ampliação da linha foi realizada até 1925.

2.4.1 Ampliações na linha: Vila Nova e Centro da cidade

Cogitado desde o início de operação da ferrovia, o ramal para a Vila Nova somente teve suas obras iniciadas em 1925¹⁷⁷. A Intendência justificava a obra como alternativa de “fonte de renda para a estrada, visto ser este ponto um centro colonial, que bastante produz”¹⁷⁸.

Onde hoje é a Av. Wenceslau Escobar, entre a Rua Folha da Tarde e Av. Cel. Massot, derivava o ramal para a Vila Nova, entrando pela Av. Cel. Massot até a Rua

¹⁷⁶ PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Relatório e projeto de orçamento... Porto Alegre, 1920. p. 79, 80; PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Relatório e projeto de orçamento... Porto Alegre, 1921. p. 89.

¹⁷⁷ PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Relatório dos serviços de fiscalização da Estrada de Ferro do Riacho 1927. Porto Alegre, 1928. p. 2.

¹⁷⁸ PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Relatório... Porto Alegre, 1925. p. 184.

Afonso Arinos. No final desta, no cruzamento da Rua Otto Niemeyer com Av. Cavallhada, seguia pela última, até aproximadamente a esquina da Rua João Vedana. Naquela altura infletia para leste, na direção da Vila Nova, onde percorria um campo até encontrar a Estrada João Salomoni. O fim da linha era junto a essa última, entre as ruas Jerônimo Minuzo e Aurora. Percorria um total de 4.400 metros¹⁷⁹.



Fig. 2.37: Trecho da linha para a Vila Nova, na ocasião de sua inauguração.
Fonte: Fotos de Porto Alegre Volume 3. Arquivo Histórico Moyses Vellinho,



Fig. 2.38: Inauguração da linha para a Vila Nova, com o vice-Intendente Alberto Bins.
Fonte: Fotos de Porto Alegre Volume 3. Arquivo Histórico Moyses Vellinho,

A construção do ramal para a Vila Nova foi administrada pela Comissão Especial de Obras Novas, sendo os trabalhos diretamente dirigidos pelo engenheiro

¹⁷⁹ PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Relatório... Porto Alegre, 1925. p. 186.

diretor da Estrada de Ferro do Riacho¹⁸⁰. Inaugurado em 17 de outubro de 1926, a estação recebeu o nome de Vicente Monteggia, um dos pioneiros na colonização da área.

Porém, após inaugurada, essa linha não tinha demanda expressiva, nem de passageiros nem de carga. Isso levou a que a ferrovia lhe destinasse apenas dois trens diários¹⁸¹.



Fig. 2.39: Estação Ildefonso Pinto.

Fonte: Fotos de Porto Alegre Volume 1 . Arquivo Histórico Moyses Vellinho,

Em outra frente, estava sendo construída uma estação no centro da cidade, na “Avenida do Porto” (hoje Av. Mauá, esquina com prolongamento da Av. Borges de Medeiros). Em fase de planejamento, um prolongamento até Belém Velho, que nunca foi executado. A estação de passageiros do Porto teve a obra executada pela

¹⁸⁰ PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Op. Cit., p. 334.

¹⁸¹ PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Relatório dos serviços de fiscalização da Estrada de Ferro do Riacho 1927. Porto Alegre, 1928. p. 21.

Diretoria Geral de Obras e Viação, encontrando-se quase pronta no primeiro semestre de 1926 ¹⁸², Todavia, foi inaugurada oficialmente apenas em novembro de 1928. Denominada Estação Ildelfonso Pinto, em homenagem ao ex-secretário de obras, sua arquitetura dá uma idéia da importância que a intendência lhe dava, figura 2.39, nem de longe lembrando os modestos prédios das estações do Riacho e da Tristeza, este último de madeira, construídas um quarto de século antes. Afinal, a nova estação estava a apenas uma quadra do palácio da intendência. Saliente-se que a estação Ildelfonso Pinto foi construída exclusivamente para atender à Ferrovia do Riacho, pois naquela ocasião ainda não havia interligação com a rede ferroviária estadual. O prédio foi demolido em 1972.



Fig. 2.40: Mapa de 1926, onde a ferrovia do Riacho é representada com seus ramais até o centro e até a Vila Nova. Observe-se que ainda não havia ligação entre a linha da VFRGS com a ferrovia do Riacho.

Fonte: Detalhe de mapa de 1926, IHGRGS. Cartografia virtual histórica-urbana de Porto Alegre. 2005. 1 CD ROM.

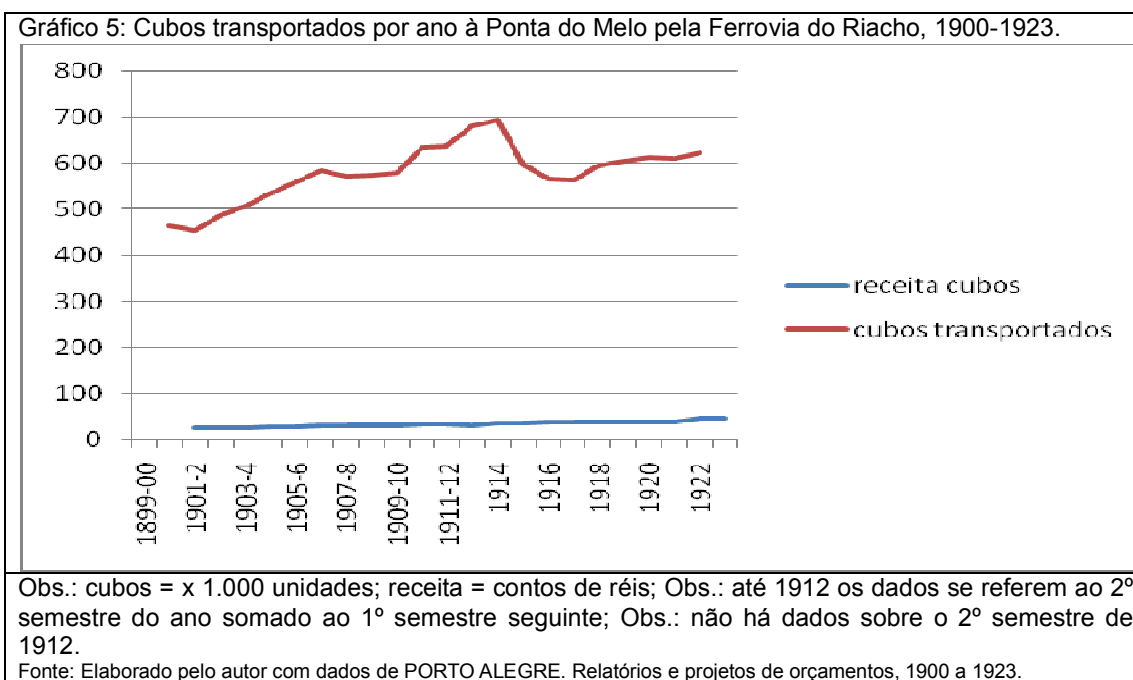
¹⁸² PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Relatório... Porto Alegre, 1926. p. 220, 332.

2.4.2 A ferrovia em números

Após a I Guerra Mundial, somente há dados estatísticos da Ferrovia do Riacho disponíveis até meados da década de 1920.

2.4.2.1 Transporte de cubos sanitários

Esse serviço prosseguiu em crescimento até 1914, quando passou a decrescer, pois o serviço de esgoto sanitário, que começou a funcionar em 1912, absorveu parte da clientela do Asseio Público. Mas como o serviço do Asseio Público era compulsório para os prédios habitados não servidos pela rede de esgoto¹⁸³, o crescimento populacional fez retomar o aumento do número de cubos transportados a partir de 1918¹⁸⁴, o que pode ser observado no gráfico 5.



¹⁸³ PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Relatório e projeto de orçamento... Porto Alegre, 1914. p. 95, 98.

¹⁸⁴ PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Relatório e projeto de orçamento... Porto Alegre, 1919.

2.4.2.2 Transporte de passageiros

No biênio 1914/1915, houve uma diminuição do número de passageiros transportados. Tal situação deveu-se a interrupções no tráfego, ocasionadas pelo bloqueio da via férrea, danificada por intempéries¹⁸⁵. Porém, o transporte de cubos não era tanto afetado, pois a administração da ferrovia se esforçava para mantê-lo operante: "Com alguma dificuldade conseguiu-se fazer correr os trens do serviço do Asseio Publico – a partir da rua José de Alencar até o trapiche da Ponte do Mello (sic)".¹⁸⁶ A citação referia-se ao período de 82 dias durante o qual o tráfego de passageiros havia sido interrompido.

Em 1918, o transporte de passageiros voltou a ter uma queda, atribuída à "gripe, que grassou nos meses de outubro a dezembro, reduzindo o número de passageiros"¹⁸⁷. Em 1920, quando a ferrovia havia obtido um aumento de 20% na tarifa do transporte de passageiros¹⁸⁸, e em 1921, observa-se novamente uma queda no número de passageiros transportados. Para essa queda a Intendência apresentou uma explicação:

O decréscimo no número de passageiros é possivelmente devido as facilidades oferecidas aos veranistas nas praias balneárias na costa do oceano, para onde todos os anos vai em aumento o seu número, assim deixando de concorrerem ao nosso arrabalde da Tristeza muitos dos veranistas que costumavam passar ali a estação calmosa.¹⁸⁹

O que talvez não seja a real causa, uma vez que no ano seguinte, 1922, em diante o número de passageiros só cresceu, e em proporção bastante significativa, conforme ilustrado no gráfico 6, provocando uma afirmação positiva do Chefe da ferrovia em seu relatório ao intendente: "O transporte de passageiros é sua maior fonte de renda e será cada vez mais, em vista do desenvolvimento progressivo do bairro da Tristeza."¹⁹⁰

¹⁸⁵ PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Relatório e projeto de orçamento... Porto Alegre, 1914; PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Relatório e projeto de orçamento... Porto Alegre, 1915.

¹⁸⁶ PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Relatório e projeto de orçamento... Porto Alegre, 1915. p. 103.

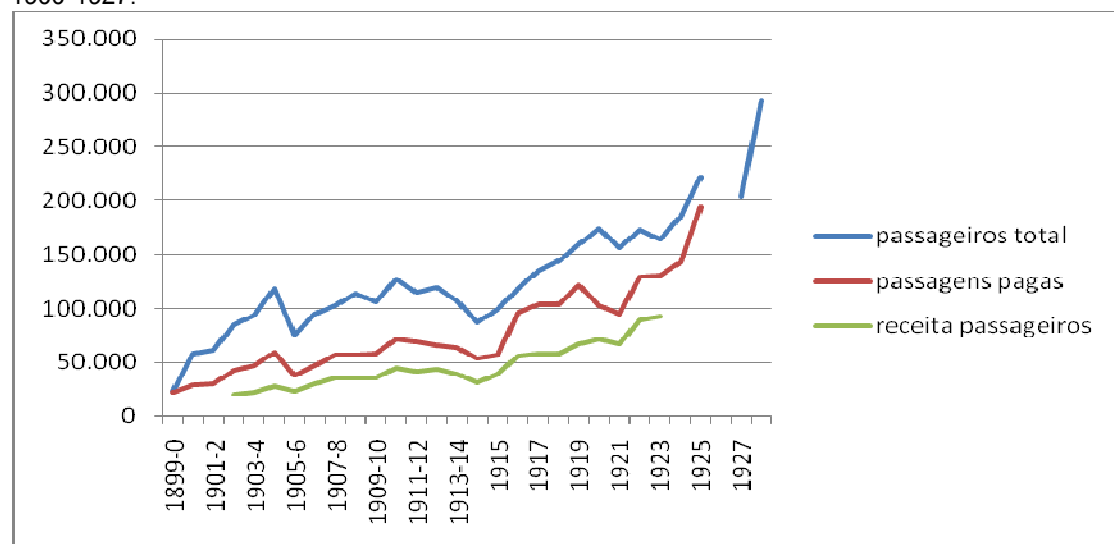
¹⁸⁷ PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Relatório e projeto de orçamento... Porto Alegre, 1919. p. 84.

¹⁸⁸ PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Relatório e projeto de orçamento... Porto Alegre, 1920. p. 84.

¹⁸⁹ PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Relatório e projeto de orçamento... Porto Alegre, 1922. p. 100.

¹⁹⁰ PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Relatório da Estrada de Ferro do Riacho de 1922. Porto Alegre, 1923.

Gráfico 6: Número de passageiros transportados na Ferrovia do Riacho e respectiva receita, 1900-1927.



Obs.: os dados se referem ao 2º semestre do ano somado ao 1º semestre seguinte; Obs.: as receitas estão disponíveis somente a partir do 2º semestre de 1902; Obs.: passageiros = unidades; receita = \$réis (20.000 = vinte contos de réis).

Fonte: Elaborado pelo autor com dados de PORTO ALEGRE. Relatórios e projetos de orçamentos, 1900 a 1927.

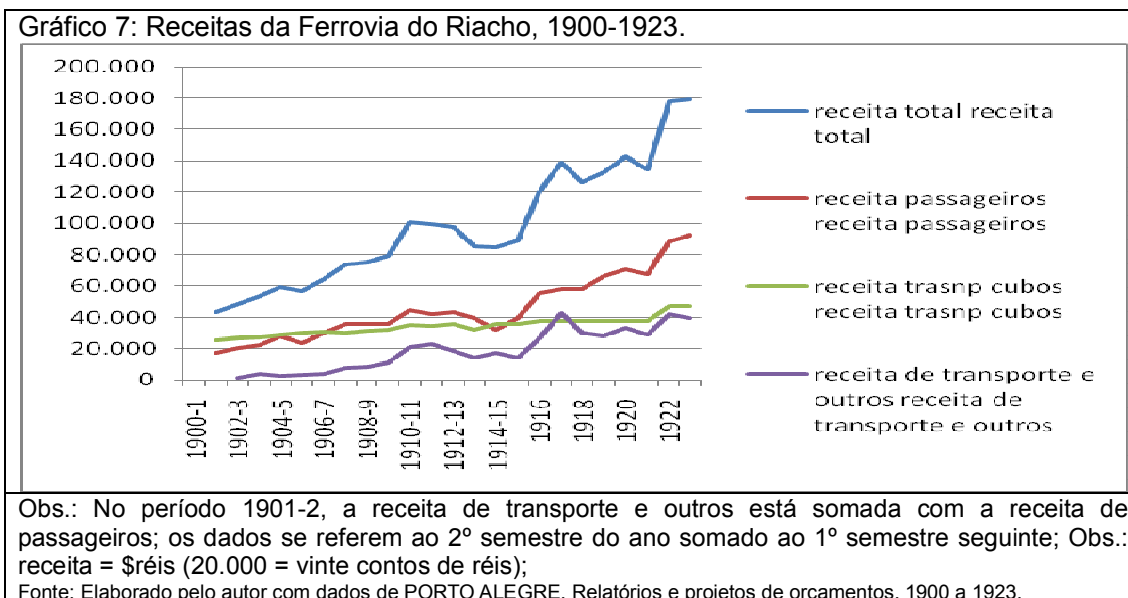
2.4.2.3 Receitas

Conforme já examinado, o número de passageiros transportados sofreu uma queda em 1914/1915, assim como o transporte de cubos. A receita do transporte de passageiros vinha da cobrança de passagens, enquanto que a receita do transporte de cubos passou a ser um valor fixo¹⁹¹, repassado de um setor da Intendência para outro (do Asseio Público para Ferrovia do Riacho). E isto levou a que a receita com o transporte de cubos fosse superior à receita de passageiros no biênio citado. Não representou, porém, um crescimento do transporte de cubos superior ao de passageiros, apenas o contrário: um decréscimo na receita de passageiros. Após esse período atípico, a receita do transporte de passageiros voltou a crescer, e em proporção sempre maior que a de cubos.

Da mesma maneira, a receita do transporte de cargas e outros também manifestou uma tendência de crescimento, enquanto que a receita do transporte de cubos sanitários teve um crescimento pouco significativo. A oscilação apresentada pela receita de transporte no final da década deve-se ao esgotamento dos depósitos

¹⁹¹ PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Relatórios e projetos de orçamentos de 1913 a 1923.

de areia¹⁹². Mas passou a se recuperar com o transporte de insumos para obras de esgotos, calçamentos e outras¹⁹³.



2.4.2.4 Despesa/Custeio

A partir de 1914, a Ferrovia do Riacho passou a apresentar uma despesa crescente para sua operação. A principal causa desse fenômeno é atribuída à primeira guerra mundial, que inflacionou diversos insumos, principalmente o combustível até então utilizado preferencialmente, o carvão nacional. O preço do carvão era de pouco mais de 20 contos de réis por tonelada “antes da conflagração”, chegando a 50 contos por tonelada em 1918¹⁹⁴. Alguns insumos da ferrovia teriam aumentado mais de 300% do seu valor anterior à guerra¹⁹⁵.

Essa situação de déficit da ferrovia levou seu administrador a solicitar autorização para aumentar os valores das passagens e cargas. Justificou comparando as “taxas quilométricas” dessa ferrovia com outras. Cobrando 500 réis a passagem para o percurso de 12 quilômetros, a taxa quilométrica era de 42,66 por

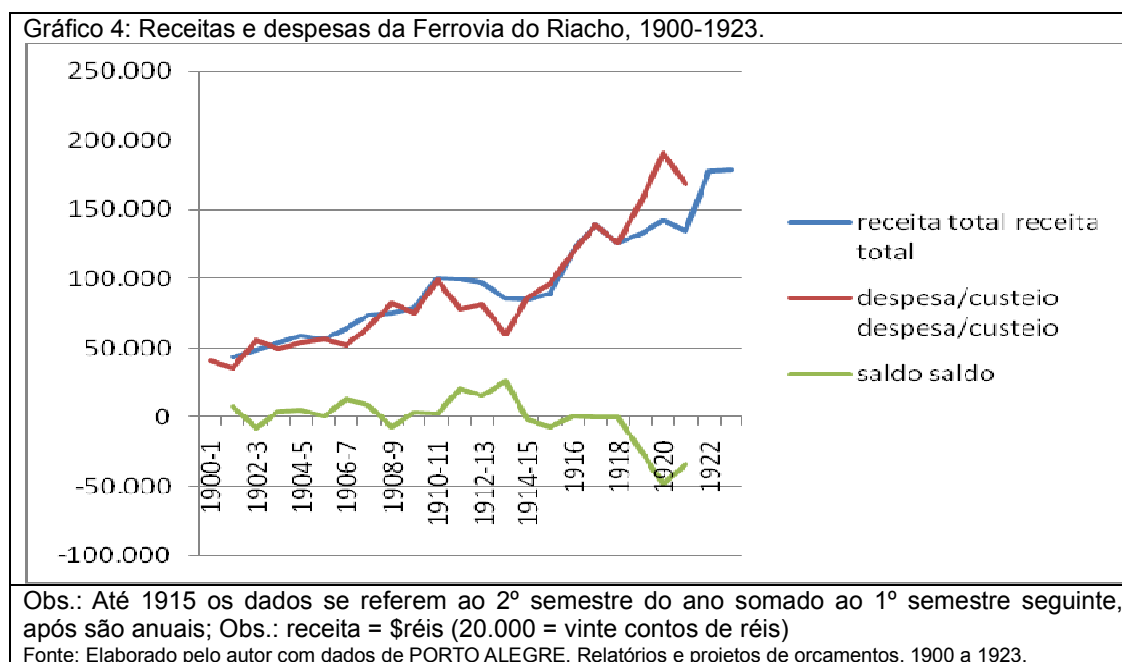
¹⁹² PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Relatório e projeto de orçamento... Porto Alegre, 1919. p. 82.

¹⁹³ PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Relatório e projeto de orçamento... Porto Alegre, 1920. p. 79.

¹⁹⁴ PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Relatório e projeto de orçamento... Porto Alegre, 1917. p. 113; PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Relatório e projeto de orçamento... Porto Alegre, 1918. p. 86.

¹⁹⁵ PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Relatório e projeto de orçamento... Porto Alegre, 1920. p. 85.

quilômetro. Já a ferrovia da capital a Canoas (passagem de 1\$800 para 15 km) era de 120 por quilômetro, enquanto que a recém construída ferrovia de Carlos Barbosa a Garibaldi (passagem 1\$400 para 8 km) era de 175 réis por quilômetro. Propôs um aumento de 20% na passagem, para 600 réis¹⁹⁶, que passou a vigorar em 1920, conforme referido anteriormente.



A Ferrovia do Riacho também iniciou a prestação de um novo serviço, em 1920. Aproveitando o piche extraído do carvão para a fabricação de gás, construiu instalações para fabricar creolina, graxa e naftalina, aumentando a receita da ferrovia¹⁹⁷.

Entretanto, persistia o problema de a receita ser insuficiente. Apesar da tendência de aumento, era vista como insuficiente para atender aos melhoramentos indispensáveis. Eventual equilíbrio nas contas era atribuído à não execução de serviços que não eram urgentes, mas ainda assim necessários. A situação ficou pior porque o Estado suspendera a utilização da ferrovia para executar as obras do cais do porto, e conseqüentemente deixou de participar na conservação do trecho entre o Riacho e Estação da Pedreira¹⁹⁸. Alguns vagões estavam fora de uso por falta de peças de manutenção.

¹⁹⁶ PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Relatório e projeto de orçamento... Porto Alegre, 1918. p. 86, 87.

¹⁹⁷ PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Relatório e projeto de orçamento... Porto Alegre, 1920. p. 85.

¹⁹⁸ PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Relatório da Estrada de Ferro do Riacho de 1922. Porto Alegre, 1923.

Imputada no começo do século como vilã da dívida externa do município, agora era a dívida a responsável por não haver superávit: "Devemos atender aos juros e amortização da dívida externa, agora muito agravados pela baixa do câmbio, cujos juros absorvem uma terça parte da receita desta Estrada".¹⁹⁹

Na realidade, em 1922 a Intendência contraiu um empréstimo no exterior, e como garantia ofereceu a receita da Ferrovia do Riacho, além das receitas de outros serviços municipais²⁰⁰. Empréstimo que não era destinado para qualquer melhoria na ferrovia.

Todo este relato de problemas culminava com a apresentação de uma nova reivindicação: o aumento das passagens, de 600 para 800 réis. Comparava com as tarifas na Viação Férrea do Estado, que cobrava 120 réis por quilômetro, ou a nova ferrovia de Palmares a Conceição do Arroio (Osório), 114 réis por quilômetro, que seria mais que o dobro da taxa da Ferrovia do Riacho²⁰¹.

De qualquer maneira, podia-se observar que na metade da década de 1920 a ferrovia não era uma prioridade para a Intendência. Cogitava-se o fim do transporte dos cubos sanitários, e se isso viesse a ocorrer, ela poderia ser arrendada "como linha de *tramways* para melhor servir a população dos arrabaldes uma vez que não parece conveniente melhorá-la com grandes gastos". O intendente lavava suas mãos: "Ao Conselho cabe decidir a respeito e eu me louvarei na sua decisão"²⁰².

2.4.2.5. Equipamentos da ferrovia

Quando iniciou a "conflagração mundial" o equipamento da ferrovia era então considerado deficiente, principalmente para o transporte de passageiros no verão, quando tinham que utilizar também vagões de bagagem para transportar passageiros²⁰³. Tanto que foram construídos dois carros de passageiros, nas oficinas da própria ferrovia, um em 1916 e outro em 1918: "Tipo semi-conversível, [...] possuindo bancos móveis, portas envidraçadas, janelas com venezianas e vidraças,

¹⁹⁹ PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Relatório da Estrada de Ferro do Riacho de 1922. Porto Alegre, 1923.

²⁰⁰ BAKOS, Margareth Marchiori. Porto Alegre e seus eternos intendentess. Porto Alegre: EDIPUCRS, 1996. p. 94.

²⁰¹ PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Relatório da Estrada de Ferro do Riacho de 1922. Porto Alegre, 1923.

²⁰² PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Relatório e projeto de orçamento... Porto Alegre, 1925. p. 186.

²⁰³ PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Relatório e projeto de orçamento... Porto Alegre, 1916. p. 119.

de modo a dar o possível conforto aos passageiros em qualquer estação do ano”.²⁰⁴

O aumento do preço do carvão levou a que esse fosse parcialmente substituído por lenha. Enquanto que em 1918 foram consumidas 537 toneladas de carvão, no ano seguinte este número caiu para 355²⁰⁵.

Em 1916 ocorreu importante modificação na administração da ferrovia. Pelo ato nº 125, de 30/12/1915²⁰⁶, ela passou a ser administrada pelo chefe da seção do serviço do Asseio Público. A Intendência deu a seguinte justificativa para a mudança: “Pela dependência do transporte, em que se encontra essa via férrea, para sua melhor execução, ficar sob a responsabilidade de um mesmo administrador”²⁰⁷. Argumento esse que não é muito lógico, pois já há muitos anos a ferrovia obtinha maior receita com o transporte de passageiros do que com o transporte dos cubos.

Ao menos num primeiro momento, a Intendência manifestava-se satisfeita com essa mudança:

Essa medida administrativa confiada a um funcionário dedicado, ativo e competente, deu bom resultado para ambos os serviços, quer econômica ou financeiramente, quer para o desempenho dos outros diferentes trabalhos, que respectivamente constituem a exploração dos mesmos.²⁰⁸

Porém, próximo do final da década a situação não era confortável. Uma das locomotivas, a Rio Grande, estava parada para reparos e aumentara o número de passageiros gratuitos, devido à transferência de mais um Regimento da Brigada Militar para o quartel do Cristal, levando a Intendência a concluir que faltavam recursos para fazer a manutenção e melhoramentos na ferrovia. Somava assim argumentos para a solicitação de aumento das tarifas²⁰⁹.

Já no início da década de 1920 e ainda consequência da 1ª Guerra, o inflacionado preço do carvão fez a ferrovia também utilizar lenha, e a ponderar a conveniência da utilização do carvão importado, pois este tinha melhor rendimento energético. Enquanto que uma viagem para a Tristeza com carvão nacional consumia 350 quilos, a mesma viagem com carvão importado consumia apenas 200²¹⁰. Ao carvão nacional era atribuída mistura com “pedras, enxofre, “pyrites”, etc.,

²⁰⁴ Ibid. p. 112; PORTO ALEGRE. Relatório e projeto de orçamento... Porto Alegre, 1919. p. 82.

²⁰⁵ PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Relatório e projeto de orçamento... Porto Alegre, 1919. p. 84.

²⁰⁶ Ibid. p. 82.

²⁰⁷ PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Relatório e projeto de orçamento... Porto Alegre, 1916. p. 116.

²⁰⁸ Ibid. p. 116.

²⁰⁹ PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Relatório e projeto de orçamento... Porto Alegre, 1919. p. 82, 83, 86, 87.

²¹⁰ PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Relatório da Estrada de Ferro do Riacho de 1922. Porto Alegre, 1923.

deixando talvez 40% de cinzas”²¹¹. Já a lenha entrava em desuso, pela má qualidade do produto vendido para a ferrovia:

A lenha que empregávamos com bom resultado, a princípio pois misturada ao carvão conseguíamos alguma economia, fomos forçados a abandonar em consequência de sua qualidade inferior, pois os vendedores escolhem a lenha chamada vermelha para venda em talhas, a preços altos, e só remetem para lenha de metro as qualidades inferiores, muito fina, mandando figueira, Maria-mole, salso, timbauva e outras espécies sem nenhum poder calorífico.²¹²

Se atualmente não se utiliza lenha de Figueira para consumo em caldeiras por razões ambientais, naquela ocasião era o rendimento energético que justificava que essa espécie fosse poupada, visto ser considerada “de qualidade inferior”.

Esse diagnóstico de problemas na “matriz energética” da ferrovia mereceu atenção especial dos seus administradores. Perceberam que uma ferrovia de pequena dimensão e tráfego leve não era eficiente:

A eficiência do transporte nas grandes estradas de ferro está na razão direta do peso das grandes locomotivas, pois quanto maiores forem estas tanto mais carros e cargas poderão puxar com maior economia, ao contrário se dá na nossa pequena linha, que não tendo grandes cargas a transportar deverá reduzir as suas locomotivas de modo a poder atender ao seu trabalho com o menor gasto possível.²¹³

Nessa linha de pensamento tomaram a iniciativa, passando a estudar modificações no sistema de tração (locomotivas), por máquinas que consumissem gás, óleo cru ou motores de explosão²¹⁴. Em 1923, surgia um “motor Ford” adaptado para a linha férrea com carroceria própria para a condução de 20 passageiros, mais um carro de reboque com 28 lugares. O resultado foi considerado bom, com custo significativamente inferior se comparado com as máquinas a vapor, o que permitiu alocar uma máquina somente para o serviço do Asseio, que fazia no mínimo quatro viagens diárias²¹⁵. Em 1926 a ferrovia já contava com dois conjuntos de “autos de linha” em operação²¹⁶.

Em 1923, a administração da ferrovia relatava que três das locomotivas já

²¹¹ PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Relatório da Estrada de Ferro do Riacho de 1923. Porto Alegre, 1924.

²¹² PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Relatório da Estrada de Ferro do Riacho de 1922. Porto Alegre, 1923.

²¹³ Ibid.

²¹⁴ PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Relatório da Estrada de Ferro do Riacho de 1922. Porto Alegre, 1923.

²¹⁵ PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Relatório da Estrada de Ferro do Riacho de 1923. Porto Alegre, 1924.

²¹⁶ PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Relatório e projeto de orçamento... Porto Alegre, 1926. p. 331.

tinham coberto o tempo normal de trabalho adotado pelas fábricas para o respectivo rendimento útil. A máquina mais nova tinha então 15 anos e, as outras, 27 anos ou mais. Apenas as máquinas Porto Alegre e Progresso estavam em atividade, o que era considerado inconveniente, pois “por qualquer desarranjo em uma delas fica apenas uma para atender todo o trabalho de passageiros e asseio”²¹⁷. As locomotivas, apesar de não corresponderem mais às necessidades de tráfego, foram consertadas, assim como, nos anos seguintes, os oito carros de passageiros²¹⁸. Essa medida, contudo, não era suficiente, pois persistia no verão a necessidade de empregar vagões plataforma, nos quais adaptavam bancos comuns, o que dava motivo de reclamações por parte dos passageiros²¹⁹. A locomotiva “Rio Grande” foi definitivamente desativada em 1926²²⁰.

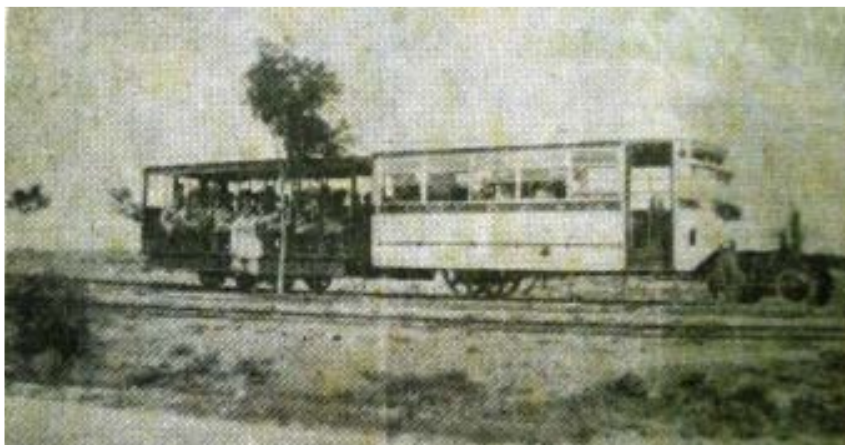


Fig. 2.41: O “auto de linha” da Ferrovia do Riacho, apelidado de Bataclã.
Fonte: Arquivo Histórico Moysés Vellinho.

2.4.3 Arrendamento da Ferrovia

Conforme anteriormente abordado, a Intendência vinha demonstrando desinteresse em administrar a sua ferrovia. Na segunda metade da década de 1920 alguns acontecimentos se conjugaram para permitir que a Intendência desse outro destino à ferrovia.

²¹⁷ PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Relatório e projeto de orçamento... Porto Alegre, 1923.

²¹⁸ PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Relatório e projeto de orçamento... Porto Alegre, 1925. p. 185.

²¹⁹ PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Relatório e projeto de orçamento... Porto Alegre, 1925.

²²⁰ PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Relatório e projeto de orçamento... Porto Alegre, 1926. p. 332.

Houve uma mudança de planos para o despejo dos cubos sanitários: em vez de serem transportados pela ferrovia até a Ponta do Melo, passariam a ser lançados em fossas de concreto armado, próximas à usina central de esgotos, de onde seriam bombeadas para o lago Guaíba. Estava planejada essa nova sistemática para o início de 1928, o que deixaria a locomotiva encarregada do transporte do asseio disponível para o transporte de passageiros e cargas²²¹.

A estrada de rodagem aberta em 1919, do Menino Deus até o Cristal e Tristeza, propiciara o tráfego de caminhões e ônibus “auto-motores”, que passaram a fazer concorrência direta com a ferrovia, diminuindo suas receitas²²². Em 1926 começaram a operar linhas de ônibus particulares²²³. No ano seguinte já havia linha até o Morro do Sabiá, adiante da Pedra Redonda. Em 1930, quando a estrada ainda não era pavimentada, o que tornava a viagem extremamente penosa em épocas de chuva, 25 ônibus atendiam a Tristeza e arredores²²⁴.



Fig. 2.42: Estação do Riacho no final da década de 1920.
Fonte: Acervo do Museu Joaquim Felizardo/fototeca Sioma Breitman.

Surge a oportunidade para a Intendência retirar a ferrovia de suas responsabilidades: A Intendência realizara uma concorrência para a pavimentação de 300.000 m² de ruas na cidade, cujo contrato foi assinado em 12 de julho de 1926, com a empresa Dahne, Mazzini & Cia.²²⁵ Como “elemento auxiliar das obras de

²²¹ Ibid. p. 331.

²²² PELLIN, 1979, op. cit., p. 36; PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Relatório dos serviços de fiscalização da Estrada de Ferro do Riacho 1927. Porto Alegre, 1928.

²²³ FLORES, op. cit., p. 69.

²²⁴ PELLIN, 1979, op. cit., p. 36.

²²⁵ PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Relatório e projeto de orçamento... Porto Alegre, 1926.

calçamento que foram contratadas com a dita firma”, a Estrada de Ferro do Riacho foi arrendada para ela (Cláusula I). O contrato foi assinado em 9 de outubro de 1926, transferindo-se o controle uma semana após²²⁶.

As principais cláusulas desse contrato estipulavam prazo de três anos para o arrendamento, prorrogável (Cláusula II); as tarifas seriam revisadas anualmente, de comum acordo entre as partes (C. VI); não poderiam ser diminuídos os horários de trens de passageiros (Cláusula IX)²²⁷.

A primeira avaliação do arrendamento foi positiva. A fiscalização da Intendência considerou que havia “maior comodidade oferecida aos passageiros”, assim como “maior rapidez de locomoção”. Para lograr esses resultados, o arrendatário havia ampliado o número de carros-motor. No horário de verão, definido como 1º de janeiro a 15 de abril, pico da demanda de passageiros, trafegaram, no ano de 1927, quatro trens e quatro carros-motor por dia, e seis trens e seis carros nos domingos. Para o ano seguinte, o arrendatário propunha 24 viagens por dia, a primeira às 6 horas e a última às 21 horas. O retorno da Pedra Redonda seria 50 minutos após a saída do Centro, da estação Ildefonso Pinto. Ainda assim, em dias de grande afluência, eram postos trens e autos extras e, além de o arrendatário ter colocado em operação mais dois carros-motor, todos os trilhos da ferrovia haviam sido trocados. Na parte de carga, ocorreu o aluguel de 12 vagões da Viação Férrea do Estado²²⁸.

Ao encerrar o ano de 1927, a Ferrovia do Riacho dispunha de três locomotivas remanescentes, das quais somente a Porto Alegre e a Progresso eram consideradas em estado regular (A Victória foi classificada como “inútil”); quatro carros-motor, três em bom estado, um regular; sete carros de passageiros; quatro reboques dos carros-motor; seis vagões próprios e os 12 arrendados.

As estações eram:

Km 0: Ildefonso Pinto

Km 2,9: Riacho

Km 5,2: Menino Deus

Km 6,0: Asilo Padre Cacique

²²⁶ PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Relatório dos serviços de fiscalização da Estrada de Ferro do Riacho 1927. Porto Alegre, 1928.

²²⁷ PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Relatório e projeto de orçamento... Porto Alegre, 1926. p. 334 a 341.

²²⁸ PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Relatório dos serviços de fiscalização da Estrada de Ferro do Riacho 1927. Porto Alegre, 1928.

Km 10,6: Cristal

Km 11,5: Pedreira

Km 12,3: Tristeza

Km 13,9: Pedra Redonda

Km 13,9: Vicente Monteggia

Não existia parada obrigatória para os carros-motor. Eles podiam estacionar em qualquer ponto da linha, “à vontade do passageiro, o que indiscutivelmente muito contribuiu para que os moradores nos terrenos marginais da Estrada os procurassem”²²⁹.

Para administrar a ferrovia, a empresa arrendatária nomeara o engenheiro Ildo Meneghetti, que já havia trabalhado na Viação Férrea do Estado. A fiscalização da Intendência era muito elogiosa em relação ao seu trabalho: “Cumpre-me informar que este técnico tem desempenhado com proficiência e zelo as funções do seu cargo, acatando prontamente as instruções e solicitações desta Fiscalização”.²³⁰

Posteriormente, esse “zeloso” técnico veio a ser prefeito de Porto Alegre e governador do Estado. Quando, em 1929, encerrou o prazo do contrato de arrendamento, não houve acordo em prorrogá-lo, nem surgiu qualquer outro interessado. A Intendência foi obrigada a reassumir a administração da ferrovia.

2.4.4 A zona sul após a I Guerra

Não foi só a inauguração da Ferrovia do Riacho que deixou marcas sentimentais em memorialistas e poetas. Olyntho Sanmartin, membro da Academia Riograndense de Letras, também fez um relato emocionado da zona sul e sua ligação com a ferrovia:

A população da cidade procurava recrear-se nos dias de descanso em arrabaldes aprazíveis, onde a bela natureza brasileira esmerou-se nos seus caprichosos arabescos de atraente beleza. [...].

O que efetivamente cativava, por uma série de lindas atrações,

²²⁹ Ibid.

²³⁰ Ibid.

comodidade de locomoção e aproximação da cidade, era Tristeza, arrabalde situado em grande parte à beira-rio com espesso arvoredo e suas casas típicas de moradores permanentes e outras residências de famílias da capital.

O rio, deslizando sereno e dominador, decorava as casas residenciais cheias de vida que a estiagem implacável de janeiro e fevereiro provocava.

Singular encanto apresentava, sem mencionar as ruas transversais, a zona ribeirinha protegida pela sombra amena de árvores frondejantes e de jardins caprichosamente relvados. O perfume de resinas e dos vegetais circundantes, em pleno verão, com tardes sonolentas ainda sob os reflexos do sol meridiano e mais o canto das cigarras e de pássaros mudando de pouso, todo esse quadro de uma pastoral de sonhos, propiciava aos moradores ocasionais, um repouso de plena quietude de só no fim do dia despertava para o buliço da vida social despreocupada.

Remansos bucólicos inspiravam musicalidade feliz de um ambiente sempre desejado e nunca esquecido. [...]

Possuía uma igreja dando uma idéia das brancas ermidas portuguesas, seu cemitério no alto da colina verdejante e mais adiante uma romântica praia, um balneário confortável com restaurante sob a sombra cariciosa de velhas árvores gigantes num exagero de folhagem protetora.

O que havia, no entanto, de mais sedutor, de mais ameno e poético era um trenzinho municipal que, partindo da Estação do Riacho junto à histórica Ponte de Pedra, deslizava sobre trilhos sibilantes marginando o rio Guaíba até alcançar a Tristeza onde se localizava a estação.

Depois surgia novo trecho que terminava na Pedra Redonda, o balneário popular da capital. [...]

Aos domingos e feriados esse trenzinho com sua locomotiva minúscula arrastando uma fila uniforme de vagões, circulava superlotado de passageiros amigos da Tristeza e da Pedra Redonda, onde tomavam seus banhos divertidos, outros realizando convescotes esfusiantes que se movimentavam até o declinar do dia. A mesma articulação congestionada se observava nos dias festivos. O movimento maior era no período da estação calmosa, em que os moradores da cidade faziam da Tristeza seu ponto de recreação, voltando todas as noites à temperada frescura dos luares e ao convívio social noturno permanente. [...]

Fundavam-se grêmios, grupos, improvisando-se bailes, saraus culturais de acentuado encanto e por fim os grandes acontecimentos burlescos do Carnaval.²³¹

²³¹ SANMARTIN, Olyntho. Um ciclo de cultura social. Porto Alegre: Livraria Sulina Editora, 1969. p. 63 e 64.



Aspecto da estação ferroviária da Tristeza, ano de 1920, no período intenso da veraneio.

Fig. 2.43: Estação da Tristeza, em 1920.

Fonte: SANMARTIN, Olyntho. Um ciclo de cultura social. Porto Alegre: Livraria Sulina Editora, 1969.

Na segunda metade da década de 1910, simultaneamente ao parcelamento do solo em curso na Tristeza e arredores, foram surgindo novos equipamentos e instituições. Em 1917 já havia cinema, o Gioconda²³², que operou até 1972. Também outras salas de cinema concorreram pelo público da zona sul, o cine Maravalha e o 7 de Setembro, que foi fundado em 1922. Para utilização em outras finalidades, como festas e bailes, as cadeiras eram retiradas e os salões alugados²³³.

Agremiações culturais foram criadas na Tristeza por veranistas da elite intelectual porto-alegrense, especialmente os Clubes Filosofia (1919) e o Jocotó²³⁴. Este último foi fundado em 1918, tendo sido seu presidente o eminente médico Mário Totta, professor da faculdade de Medicina, cofundador do jornal Correio do Povo, membro da Academia Rio-Grandense de Letras²³⁵. A rua em que veraneava na Tristeza leva seu nome.

Na Tristeza, além de bailes em clubes, como o da figura 2.45, ocorreram concorridos carnavais de rua, no período de 1916 a 1929²³⁶. Também concursos de beleza ocorriam no arrabalde²³⁷.

Dois clubes de futebol surgiram no início da década de 20: Botafogo e Tristezense²³⁸. O segundo permanece em atividade até hoje, como clube social, na Rua Dr. Armando Barbedo. Quando fundado, o futebol era apenas um dos pretextos

²³² FLORES, op. cit., p. 61.

²³³ PELLIN, 1979, op. cit., p. 31.

²³⁴ FLORES, op. cit., p. 61.

²³⁵ MUSEU DA HISTÓRIA DA MEDICINA DE PORTO ALEGRE.

²³⁶ PELLIN, 1979, op. cit., p. 99 a 101; SANMARTIN, op. cit. p. 64.

²³⁷ FLORES, op. cit., p. 65 a 67.

²³⁸ FLORES, op. cit., p. 60; PELLIN, 1979, op. cit., p. 38; PELLIN, 1996, op. cit., p. 38.

da associação, pois suas finalidades recreativas também contemplavam bailes e piqueniques, além de esportes. O principal local onde eram disputados os jogos era a Praça da Tristeza, em frente à estação do trem, até a urbanização dela, em 1935.



Fotografia após um almoço na Sede do Clube Jacópi, na Tristeza, em 1918.

1.ª fila, sentados: Victor Daudt (muito encolado pela folhagem), Oscar Daudt Filho, Luiz da Silva Oliveira, com seu filho, Leoni Faro Santiago, Otávio Totta, Carlos Nell Schreiner, Mário Totta, Rodolfo Marquês, Raul Totta, Roberto Mendes e José Otávio da Rocha.
2.ª fila, de pé: Evaristo Alves Pereira, Walter Koch, José Paiva (Zé), Carlos Kluge, Atílio Soares, Manoel Paiva Teixeira (Marcolino), Francisco Paiva Fortado, Manoel Xavier do Vale, Leopoldo Azevedo Bastian, Pedro Paulo da Rocha, Jaime Paiva Fortado, Otto Weidmann, José Álvaro Teixeira e seu filho, Jaime.

3.ª fila, de pé: Hilari da Silva Rocha, Alberto S. Oliveira, Armando Álvaro Teixeira, Saul Totta, Carlos Bastian (Navegante), Armando Buzillo, Leonilda Coelho, Percy Vale Soares, Arivaldo Machado, Antônio Acauan Pires, Joaquim Marques Santiago, Jaci Vale Soares, Walter Litzas e o alano do Colégio Militar, Vicente Marques Santiago.

Os dois meninos que estão no chão, sentados, são filhos do sr. Carlos Nell Schreiner. A menina e a filha do sr. Rodolfo Marquês, Cecília.

Fig. 2.44: Em 1918 alguns expoentes da intelectualidade porto-alegrense confraternizavam na Tristeza.

Fonte: SANMARTIN, Olyntho. Um ciclo de cultura social. Porto Alegre: Livraria Sulina Editora, 1969.



Fig. 2.45: Bloco de carnaval do Clube Filosofia, da Tristeza, devidamente paramentado. Década de 1920.

Fonte: Acervo de Haroldo Azambuja.

Em 1922 foi lançado um jornal no arrabalde, o Republicano, com edições

mensais²³⁹. Além dos clubes Jocotó e Filosofia, clubes da capital, a exemplo do Esmeralda, também realizavam suas promoções sociais na Tristeza. Na década de 1920 a elite sociocultural deslocava-se para o balneário, nos meses de verão, desfrutando com o mesmo encanto as tradições artísticas e sociais da capital²⁴⁰.



Foto tirada na hora do retorno de um clube de futebol, que disputou uma partida com o Tristezense, no campo da praça.

Fig. 2.46: Início da década de 1920, o trem na Estação da Tristeza.

Fonte: PELLIN, 1979, op. cit., p. 14.

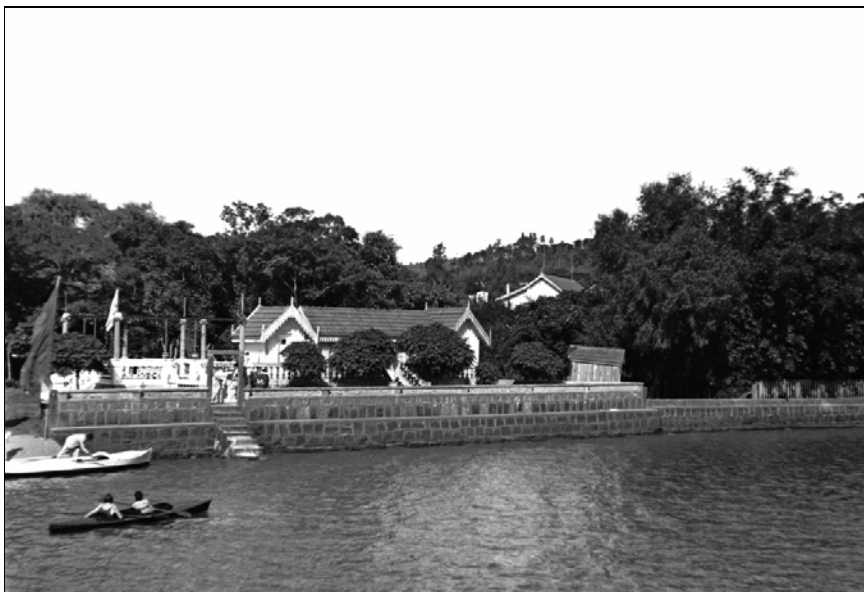


Fig. 2.47: O Yacht Club, próximo a rua Dr. Armando Barbedo, no final da década de 1920. Além de esportes náuticos, sediou memoráveis eventos sociais, segundo Pellin.

Fonte: Acervo Haroldo Azambuja; negativo recuperado por Sérgio Lima.

A primeira escola pública da Tristeza teve a construção de sua sede própria

²³⁹ FLORES, op. cit., p. 58 e 59; PELLIN, 1979, op. cit., p. 137.

²⁴⁰ FLORES, op. cit., p. 62.

iniciada em 1922, em frente à praça e ao lado da estação da ferrovia²⁴¹. Inaugurada em 1927, reuniu todas as professoras públicas que então estavam dispersas, passando a denominar-se, após 1930, Grupo Escolar 3 de Outubro²⁴².



Fig. 2.48: Em 1925 o prédio da escola da Tristeza prosseguia em obras.
Fonte: PELLIN, Roberto, Revelando a Tristeza. 1979. p. 133.



Fig. 2.49: Vista do Cristal em 1917, em direção ao norte. Junto ao trapiche observa-se o quartel da Brigada Militar. Nesta data o transporte rodoviário não era viável pela margem do Guaíba, somente por Teresópolis.
Fonte: Brigada Militar. Álbum comemorativo. 1922.

Os padres palotinos, pioneiros na assistência religiosa e do ensino na Tristeza, estabelecidos próximos ao local onde fora a sede da propriedade de José da Silva Guimarães, o “Tristeza”, que deu o nome ao bairro, retiraram-se para o interior do estado em 1923. Suas terras e outras adjacentes foram adquiridas por Antonio Monteiro Martinez, que em 1930 loteou a área, dando-lhe o nome que tem

²⁴¹ FLORES, op. cit., p. 73.

²⁴² PELLIN, 1979, op. cit., p. 26.

até hoje: Vila Conceição²⁴³.

O final da década de 1910 trouxe outro progresso à Tristeza: a abertura de uma rodovia do Menino Deus até a Tristeza, em 1919, passando pelo Cristal. Construída pela Brigada Militar, por não ser pavimentada, oferecia dificuldades ao deslocamento durante os períodos chuvosos²⁴⁴.



Fig. 2.50: Na direção oposta da figura 2.49, esta foto da década de 1920 mostra o novo acesso rodoviário, ainda sem pavimentação, na descida da “Lomba do Asseio”. O prédio na margem do Guaíba é o quartel da Brigada Militar.

Fonte: Acervo Haroldo Azambuja; negativo recuperado por Sérgio Lima.

Em 1923 a Tristeza recebeu luz elétrica, com energia oriunda do gerador de uma pedra localizada onde hoje é a Vila Assunção²⁴⁵.



Fig. 2.51: Em 1920 a enfermaria já era o Hospital da Brigada Militar. Na esquerda da foto pode-se ver o trilho da ferrovia.

Fonte: Brigada Militar. Álbum comemorativo. 1922.

²⁴³ FLORES, op. cit., p. 36, 37 e 121.

²⁴⁴ FLORES, op. cit., p. 69.

²⁴⁵ PELLIN, 1979, op. cit., p. 134.



Fig. 2.52: A praça da Tristeza em dia festivo, no final da década de 1920. Vista da Av. Wenceslau Escobar no sentido norte.
Fonte: Acervo Haroldo Azambuja; Negativo recuperado por Sérgio Lima.

A primeira corrida automobilística de rua de Porto Alegre ocorreu na zona sul em 1927, em um circuito que está ilustrado na figura 2.53. Sucessivamente, até o final da década de 1960, período no qual a zona sul foi o “autódromo” preferencial da cidade, foram utilizados percursos na região, conhecidos como Circuitos do Cristal, da Pedra Redonda e da Cavalhada²⁴⁶.



Fig. 2.53: Esquema do percurso da corrida de rua 1927.

Fonte: MENEGAZ, Gilberto. *Automobilismo Gaúcho*. São Paulo: Tempo e Memória, 2002. p. 16.

²⁴⁶ PELLIN, 1979, op. cit., p. 140; MENEGAZ, Gilberto. *Automobilismo Gaúcho*. São Paulo: Tempo e Memória, 2002.

Aproximadamente dez anos após a abertura de uma precária via rodoviária unindo os bairros Cristal e Menino Deus pelo litoral, a Intendência executou sua pavimentação em concreto. Essa obra veio facilitar o serviço dos principais concorrentes do transporte de passageiros da ferrovia: os ônibus privados. A obra foi concluída em 1931 ²⁴⁷.



Fig. 2.54: A Zona sul é ligada à cidade por rodovia pavimentada em 1931. A legenda vermelha indica o que era pavimentado até 1927; azul e azul e branco são as vias que foram pavimentadas durante o governo do Intendente Alberto Bins; Cinza são vias de cascalho; Vermelho com azul seriam obras novas consolidadas em cascalho.

Fonte: PORTO ALEGRE, Prefeitura Municipal. Relatório Gráfico. 1935.

Na figura 2.54, pode ser observada a extensão da obra e sua grande proporção, considerando-se a cidade como um todo, naquela época. Segundo o

²⁴⁷ FLORES, op. cit., p. 69.

mapa, foi a via de maior dimensão executada naquele plano de obras, indicativo de que a zona sul já não era mais um arrabalde sem importância. Atente-se que essa pavimentação de vias, no bairro Menino Deus, passa na Avenida Getúlio Vargas, que lhe é central, somente depois tomando o rumo em direção ao litoral. A partir do momento, em que se encontra com a Av. Praia de Belas, segue preferencialmente ao lado da estrada de ferro e somente na Ponta do Melo é que ela se dissocia, atalhando por cima do morro, que recebeu a alcunha de Lomba do Asseio. Após passar pela Tristeza e chegar no cânion na rocha, novamente a rodovia se afasta um pouco, seguindo em paralelo até a Pedra Redonda.

2.5 O OCASO DA FERROVIA DO RIACHO

Na década de 1930 a Ferrovia do Riacho não tinha mais a importância de seus primeiros dias. No entanto, o período em que operou, foi suficiente para deixar profundas marcas em uma geração de porto-alegrenses, como pode ser a seguir constatado, pela leitura de um trecho do livro de memórias do escritor e poeta Augusto Meyer, que foi membro da Academia Brasileira de Letras, fundador e diretor do Instituto Nacional do Livro:

A grande animação, no Largo da Tristeza, era o trenzinho das cinco. Abro aqui uma leve pausa, em homenagem àquela venerável engenhoca, batizada com o nome de trem.

Ficava na estação ao lado da velha Ponte do Riacho, e parece que ainda estou no Beco do Império, picando o passo, ao ouvir o primeiro apito. Ladeira abaixo, somos alguns retardatários, em cima da hora. Mas o trenzinho, com mais apito e fumaça do que pressa, levará muito tempo a decidir-se, arrastando a sua sina pela Praia de Belas.

Ainda não chegou o Dr. Mário Totta, a passo descansado, pés em ângulo aberto, sorriso malicioso; os olhos mais vivos deste mundo já de longe andam fisingando as cousas, a um lado e outro do caminho. Agora mesmo, o Dr. Barbedo parou na Ponte, a comprar amendoim retovado de açúcar nuns cartuchinhos coloridos. Raça de gigantes, vem vindo os irmãos Soares, Olavo, Homero e Cícero, o Adalberto Tostes, o Paiva sobranceiro e – grandalhão dos grandalhões – o desmesurado Teles de Freitas, que mais parece uma ampliação de Thomas Maighan, no cartaz do Cinema Guarani. Quem diria que hão de caber todos nesse trenzinho de brinquedo, com os imensos policiais de *Sunshine* misteriosamente iam subindo um por um no seu forde minúsculo?

Seu Arthur e seu Luz acabam de chegar. Aparece o Romeu Sila, acompanhado pelos filhos, muito bem postos e elegantes sempre, engomados e escovados, paletó azul-marinho e calça branca, colarinho Byron desafogando o pescoço. Vem chegando a hora, como quem não consegue moderar a eterna afobação, o Mário Echenique.

Novo apito fura os ares, provocador, histérico, mas é logo tragado pela majestosa placidez do Guaíba. O mundo não vai acabar tão cedo. Seu Pereirinha, chefe do trem, depois de relancear uns olhares torpentes e velados de profundo ceticismo pela estação, pela enseada, pelos ponteiros do relógio, e de tirar várias vezes o boné vermelho, para ventilar a tampa das idéias, dá o sinal fatídico da partida. Vamos indo, meu povo. No resvalão da hora, despenca-se ainda pela ponte abaixo o Manequinha Martins e num pulo se agarra à traseira.

Começa a afastar-se lentamente a estação da Ponte do Riacho, com seus chorões contemplativos, o Gasômetro e, ao longe, o carrancudo perfil da Cadeia. Vamos indo. A Praia de Belas encurva a enseada faceira, com debrum de sarandis, salgueiros e juncos. Já se aproxima o Asilo do Padre Cacique. Lá em cima do morro, atalaia metido no seu ninho de arvoredos, branqueja o torreão do Velho Fenselau. E agora, pelo fedor agressivo e tantos narizes tapados a dedo ou lenço, já se percebe que é a Ponta do Melo, com o despejo dos cabungos. Há sempre um gaiato para explicar que ali o peixe é mais gordo, a pesca milagrosa....

E avança o trenzinho, como pode e como Deus manda. A locomotiva lembra certas pessoas nanicas, mas desaforadas, que não engolem afronta e vão metendo o peito nesta vida. Farfalhosa, resfolegante, coroada de grossos rolos de fumaça, depois de dobrar a Ponta do Melo, ainda acha modos de precipitar a marcha, ameaçando velocidade.

Com a ilusão de movimento, anima-se a conversa, que andava um tanto murcha, travada apenas entre os vizinhos de banco; a rapaziada entra a discutir as excelências do próximo baile, na Sociedade Jocotó, e da veneziana, preparada com espírito de revide e a princípio num cochicho partidário, pela sua rival, a Sociedade Filosofia.

- Vocês vão ver o que é festa. A rainha vai descer de gôndola, na Vila Barcelos, às dez da noite, acompanhada pelo cortejo veneziano, com lanternas fogos de Bengala. O Dr. Barbedo, o Barcelinhos, o Vasco Azambuja, o seu Arthur, o seu Moreira, o seu Martins, o Dr. Utinguassu estão gastando um dinheirão. Desta vez o pessoal do Jocotó vai ficar de corincho caído...

E, como se compreendesse a animação dos veranistas, desmentindo a sua fama, o trenzinho começa – quem diria? - a correr de verdade, engole trilhos, levanta poeira, apita. Passa o telheiro velho da olaria, à mão direita de quem vai, também passaram as corticeiras do quartel...

É quando infalivelmente o seu Pereirinha, que acabou de recolher as passagens, enfia a cabeça colorada pela janelinha e grita, lá do último vagão, para o foguista e maquinista:

- Êta, moçada! Mais devagar pelas pedras! Até parece que vamos pras pitangas!

Grande trem, aquele. E asseguro que era aquela uma grande viagem.²⁴⁸

²⁴⁸ MEYER, Augusto. No tempo da flor. Rio de Janeiro: Edições O Cruzeiro, 1966. p. 106 a 108.

Na virada da década de 1920 para 1930, findou o contrato de arrendamento da ferrovia que a Intendência mantinha com a empresa Dahne, Mazzini e Cia. Durante todos os anos em que essa empresa administrou a ferrovia, permanentemente reivindicou revisões do contrato, no propósito de ser dispensada de pagar a cota de arrendamento. Alegava que fatos novos haviam diminuído as receitas orçadas, tais como a concorrência dos ônibus e o fim do transporte de cubos sanitários (ocorrido em março de 1927). Conseguiu em parte seu intento, pois o valor do arrendamento foi diminuído, de sete para três contos de réis mensais. Ao findar o contrato, a empresa chegou a manifestar interesse em sua renovação, mas em condições com as quais a Intendência não concordou, obrigando a última a retomar sua administração²⁴⁹.



Fig. 2.55: Estação do Riacho no final da década de 1920, com um carro de passageiros estacionado. Em segundo plano pode ser visto o Palácio Piratini, sede do governo do Estado.

Fonte: Acervo do Museu Joaquim Felizardo/fototeca Sioma Breitman.

Como a Intendência estava mergulhada em crise financeira²⁵⁰, não lhe foi possível manter a Ferrovia do Riacho. Ainda em janeiro de 1930, o intendente Alberto Bins oficiou ao governador do Estado, Getúlio Vargas, oferecendo a ferrovia para que o Estado a assumisse. Alegava que a ferrovia não tinha mais utilidade para o Asseio Público, e que o transporte de passageiros sofria grande concorrência dos ônibus, que ainda se acentuaria quando fosse inaugurada a faixa de concreto para a Tristeza. O ramal para Vila Nova estaria desativado. Completava sua argumentação afirmando que seria obrigado a paralisar o tráfego e vender o material da ferrovia.

²⁴⁹ PORTO ALEGRE. Correspondências entre a Intendência e o arrendatário da ferrovia do Riacho. Porto Alegre, 1927 e 1928.

²⁵⁰ BAKOS, op. cit.

Afirmava, porém, que para o Estado era “digno de estudo e de acordo” assumir a Ferrovia do Riacho, visto que ela não só atendia o quartel da Brigada Militar e seu hospital no Cristal, como também atendia a pedreira do Estado para as obras do cais da capital. Além disso, poderia ligar a linha com as da Viação Férrea do Estado, para facilitar o movimento dos armazéns do porto²⁵¹.

2.5.1 Incorporação pela Viação Férrea do Rio Grande do Sul

Em 1º de agosto de 1933, o Município de Porto Alegre entregou a Ferrovia do Riacho ao governo do Estado em liquidação de contas. Ela passou a ser administrada, conservada e custeada pela Viação Férrea do Rio Grande do Sul (VFRGS), de propriedade dele. A contabilidade era feita separadamente da rede geral da VFRGS²⁵², porque o governo da União não fizera nenhum ato oficial autorizando a incorporação²⁵³.

Para a VFRGS, a Ferrovia do Riacho não era significativa. O ramal “de Ildefonso Pinto a Pedra Redonda”, de 13,7 km, representava uma mínima parte entre os 3.022,6 km totais e 297 locomotivas que ela possuía naquele ano de 1933. De imediato, foi providenciada a reforma da locomotiva “Porto Alegre” nas oficinas de Santa Maria, após avaliar que ela estava em mau estado. Já as outras duas locomotivas nem foram reparadas, por tal procedimento ter sido considerado desaconselhável em virtude do péssimo estado em que se encontravam e por se tratar de máquinas de baixo esforço de tração. A locomotiva “Progresso” foi vendida à Mina (de carvão) do Recreio, e a “Victoria” depositada na estação Diretor Augusto Pestana. A VFRGS alocou outras máquinas de sua frota para atender o ramal da Ferrovia do Riacho. Os oito carros de passageiros também foram considerados em mau estado. Três foram restaurados, três vendidos à Companhia Carbonífera Rio-Grandense e Minas de São Jerônimo e outros dois ficaram depositados sem serem reparados, por se “acharem imprestáveis”. Todos os vagões de carga foram

²⁵¹ BINS, Alberto. Correspondência ao Governador do Estado. Porto Alegre, 23 jan. 1930.

²⁵² VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL. Relatório de 1933. Porto Alegre, 1934. p. 79.

²⁵³ VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL. Relatório de 1834. Porto Alegre, 1935. p. 77.

considerados imprestáveis para o serviço, tendo sido desativados²⁵⁴.

O que havia de melhor eram os “auto-trilhos”, ou carros-motor. Apesar de as seis unidades terem sido consideradas em péssimo estado, todas foram reformadas, recebendo motores novos. E a ferrovia foi reforçada com mais seis autos, adquiridos da Companhia Carris Porto Alegrense²⁵⁵.

Além dessas medidas, foram feitos investimentos nas oficinas, reconstruídas as estações da Tristeza e Pedra Redonda, e reformado o depósito do Riacho²⁵⁶.

A VFRGS só relatava a movimentação financeira, não fazendo relatórios do número de passageiros ou carga transportada. Os meses em que operou em 1933 apresentaram déficit de 188 contos de réis²⁵⁷, que passou para 705 contos em 1934²⁵⁸, 33 contos em 1935 e 151 contos em 1936, totalizando um prejuízo de 1.078 contos de réis²⁵⁹.

Laconicamente, em seu relatório do ano de 1936, a VFRGS comunicou que: **“Os serviços nesta Estrada correram normalmente até 31 de Março de 1936, data em que, por conveniência da Viação Férrea, foi suspenso o tráfego nessa linha”**.²⁶⁰

Concluiu informando que o material de tração, rodante e carros-motor foram transferidos para o depósito da Viação Férrea, onde estariam sendo convenientemente aproveitados. Em sua planilha de extensão de rede, passava a constar a partir de então o ramal Ildefonso Pinto a Vilanova, com 14,9 Km²⁶¹. Posteriormente, ramal Porto Alegre a Matadouro Modelo, na Serraria, com 22,072 Km²⁶².

A VFRGS registrou um prejuízo de 1.192 contos de réis com a exploração da Estrada de Ferro do Riacho, valor não reembolsado pelo governo do Estado e que também não podia ser amortizado no saldo da própria Viação Férrea, porque ela não havia sido incorporada²⁶³. De fato, a incorporação da Ferrovia do Riacho à VFRGS nunca foi autorizada pelo governo federal, que alegou depender de autorização do

²⁵⁰ VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL. Relatório de 1933. Porto Alegre, 1934. p. 183 e 309; VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL. Relatório de 1934. Porto Alegre, 1935. p. 328, 329, 330.

²⁵⁵ VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL. Relatório de 1934. Porto Alegre, 1935. p. 326.

²⁵⁶ Ibid. p. 299, 300.

²⁵⁷ VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL. Relatório de 1933. Porto Alegre, 1934. p.XX.

²⁵⁸ VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL. Relatório de 1934. Porto Alegre, 1935. p. 77.

²⁵⁹ VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL. Relatório de 1936. Porto Alegre, 1937. p. 83.

²⁶⁰ Ibid. p. 303 (grifo nosso).

²⁶¹ Ibid. p. 303, 315.

²⁶² VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL. Relatório de 1939. Porto Alegre, 1940. p. 217.

²⁶³ VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL. Relatório de 1940. Porto Alegre, 1941. p.80.

Legislativo²⁶⁴. A não incorporação ocasionava outras dificuldades. A VFRGS cobrava uma taxa de 10% sobre suas tarifas, que formava um fundo para custear gastos patrimoniais. A Ferrovia do Riacho, por não ser incorporada, impedia a cobrança dessa taxa de administração. Conseqüentemente, a VFRGS não tinha fonte de renda para custear investimentos nessa ferrovia, como a construção do ramal ao Matadouro Modelo. Tentava ressarcir estas despesas cobrando do Estado, mas sem muito sucesso²⁶⁵.

Até incorporar a Ferrovia do Riacho, a VFRGS não fazia uso de carros-motor para transportar passageiros, apenas para serviços de manutenção. Ao tomar o controle da Ferrovia do Riacho deparou-se com a bem sucedida utilização desses veículos. Passou então a fazer experiências em suas linhas, até Caxias do Sul, utilizando os carros-motor que passara a administrar²⁶⁶.

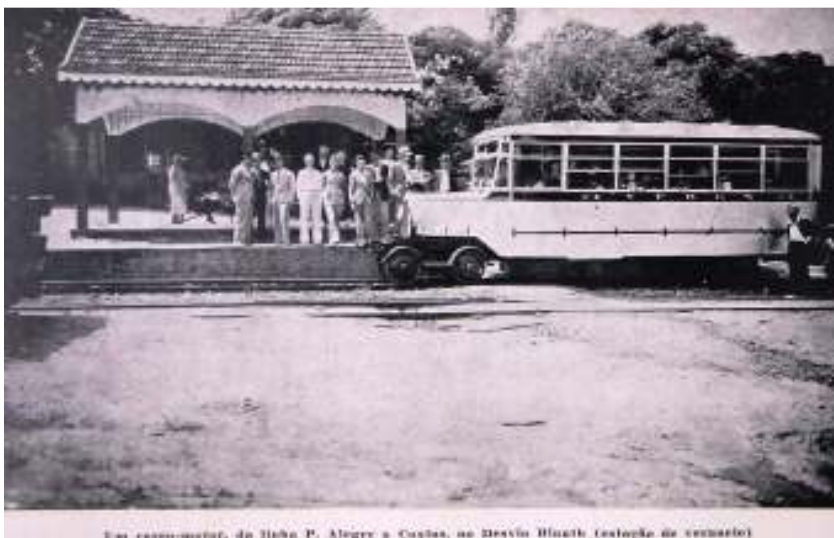


Fig. 2.56: Flagrante de carro motor da ferrovia do Riacho sendo testado em Caxias do Sul.

Fonte: VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL. Relatório de 1934. Porto Alegre, 1935.

Verificou que os resultados eram muito positivos, e passou a investir nesta modalidade:

Em vista dos bons resultados conseguidos com o tráfego desses carros motores nas linhas da Viação Férrea, foram adquiridos da mesma Companhia, em 1935, mais 8 auto-omnibus, 3 da marca White e 5 de marca Studebaker, para os serviços da Viação Férrea.

²⁶⁴ VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL. Correspondência ER-125/714. Superintendência da VFRGS. Porto Alegre, 8 set. 1961.

²⁶⁵ VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL. Orçamento nº 3, D/EFRR/149, Porto Alegre, 20 mar. 1936.

²⁶⁶ SOCIEDADE DE ENGENHARIA. Boletim, nº 31, Porto Alegre, jan. 1940.

Desses 8 auto-omnibus ficou terminada em 1935 a adaptação de um, que tomou o nº 77 (Farrapo),²⁶⁷ continuando os 7 restantes em adaptação nas Oficinas de Santa Maria.

Confirmados os bons resultados, a própria VFRGS passou a fabricar carros-motor para seu uso. Adquiria chassis e motores específicos para essa finalidade e, em sua oficina de Santa Maria, produzia as carrocerias, em “moderno desenho aerodinâmico”:



Fig. 2.57: Pavilhão da VFRGS na Exposição do Centenário Farroupilha, de 1935, exibindo um “aerodinâmico” carro motor de fabricação própria “automotriz Farrapo”, ao lado de uma locomotiva a vapor.

Fonte: Acervo do Museu Joaquim Felizardo/fototeca Sioma Breitman.

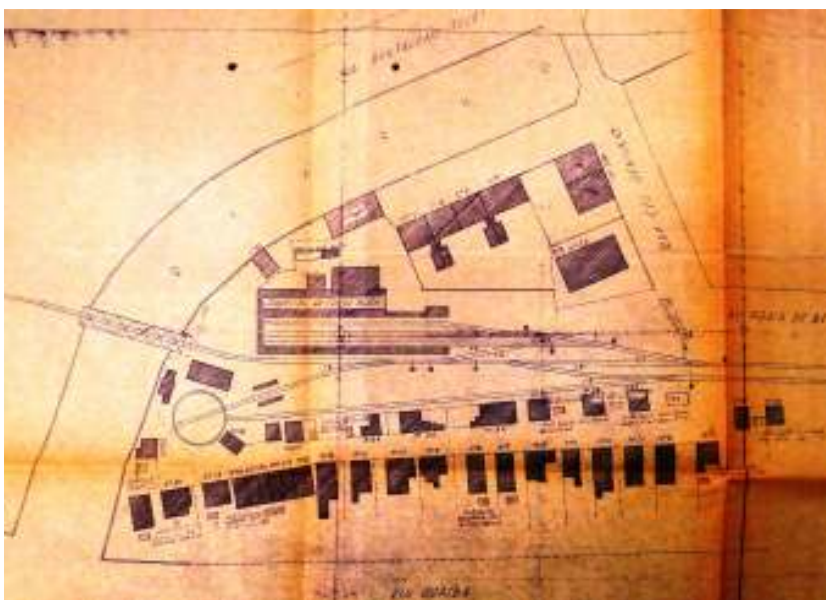


Fig. 2.58: Planta de Estação do Riacho, utilizada como garagem para carros motor, em 1940. Podem ser observadas as duas pontes sobre o Riacho: a metálica para a ferrovia, e a de Pedra (ver figura 1.12), de 1841, existente até hoje como monumento histórico. Também é notável o girador de locomotivas, ao lado da ponte metálica.

Fonte: Museu do Trem. São Leopoldo.

²⁶⁷ VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL. Relatório de 1935. Porto Alegre, 1936. p. 219.

Uma vez que a Ferrovia do Riacho estava desativada para passageiros, a estação do Riacho encontrava-se ociosa. O emprego crescente de carros-motor pela VFRGS ofereceu uma utilidade para essa estação: ser a garagem dos carros-motor que partiam da Estação Ildefonso Pinto, no centro da cidade, para o interior do Estado (ver figura 2.61).

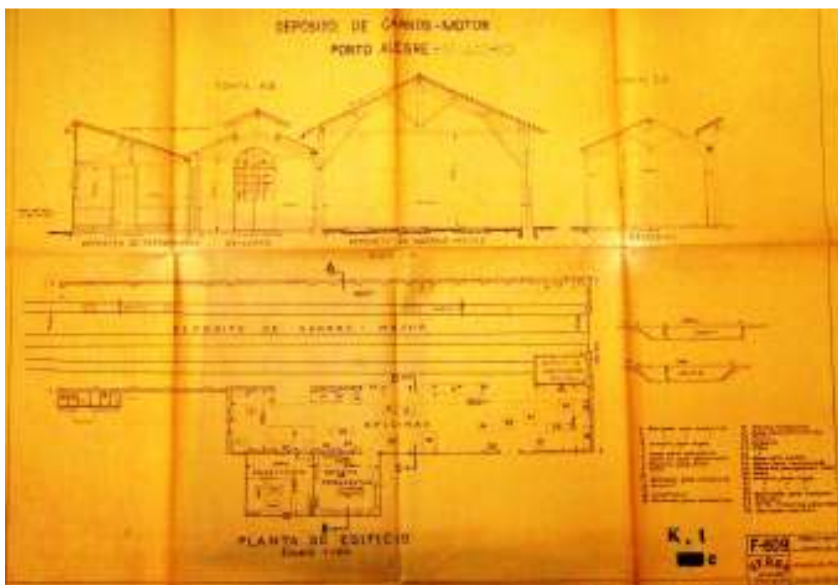


Fig. 2.59: Outra planta do “depósito de carros motor”, que desde o início do século XX atendeu as locomotivas da ferrovia do Riacho.
Fonte: Museu do Trem. São Leopoldo.

2.5.2 A linha ao Matadouro Modelo

O intendente Alberto Bins havia decidido centralizar o abate de carne em um local apenas: o Matadouro Modelo²⁶⁸. O local designado situava-se na Serraria, litoral sul da cidade, após os balneários de Ipanema e Guarujá.

Em 1934, quando já estava em curso a licitação para a construção do prédio do Matadouro, o lugar escolhido foi objeto de duras críticas. Clovis Pestana, engenheiro civil e advogado, que veio a ser prefeito de Porto Alegre e ministro de obras e viação dos presidentes Eurico Gaspar Dutra e Jânio Quadros, fez uma análise muito apurada sobre a questão, do ponto de vista de planejamento urbano, divulgada em uma publicação da Sociedade Engenharia do Rio Grande do Sul: “A

²⁶⁸ BAKOS, op. cit., p. 63.

tendência para as indústrias é desenvolverem-se sempre nas proximidades das grandes vias de comunicação, ao longo das ferrovias principais, das rodovias troncos, do cais fluvial ou marítimo”.²⁶⁹

Sua análise não se restringia à localização das indústrias, mas também discorria sobre as zonas preferenciais para habitação das classes mais altas: “As residências das classes ricas e médias, pelo contrário, se afastam sempre desses lugares de tráfego intenso, de barulho permanente, de condições higiênicas, precárias e sem atrativo estético”.²⁷⁰

E concluía:

As melhores condições de desenvolvimento para essas residências encontram-se em lugares altos, bem ventilados, de perspectivas amplas, de topografia movimentada ou nas praias em que a vida ao ar livre é de magnífica influência na conservação da saúde do corpo e do espírito.²⁷¹

Exemplificava que Porto Alegre seguia esses princípios, com suas indústrias e bairros operários situados ao longo dos trilhos da Viação Férrea e das rodovias da cidade para São Leopoldo e para Conceição do Arroio (Osório). Acrescentava que nessa direção o matadouro melhor se localizaria, eventualmente até em um município vizinho. Se tal localização fosse adotada, não seria necessária a construção de um “dispendioso ramal ferroviário”. Sugeria que a área adquirida para o matadouro, na Serraria, deveria ser reservada para “um parque, um jardim botânico, um Country Club ou um Jockey Club”²⁷².

Argumentava, ainda, que a localização proposta para o matadouro ia contra a tendência natural de crescimento da capital. Exemplificava listando as vias por onde passariam os “longos trens de gado, dificultando o trânsito em geral, desprendendo um cheiro insuportável e oferecendo um aspecto desagradabilíssimo”: avenidas Voluntárias da Pátria e Mauá, o local que hoje é a volta do Gasômetro, Rua Washington Luiz, e avenidas Praia de Belas e Padre Cacique. Finalizava seu discurso com a advertência de que a localização do matadouro na Serraria comprometeria a possibilidade de aplicar em Porto Alegre o conceito urbanístico de

²⁶⁹ PESTANA, Clovis. A localização do Matadouro e o “zoning”. Boletim da Sociedade de Engenharia, nº 9, Porto Alegre, out. 1934. p. 326 a 328.

²⁷⁰ Ibid. p. 326 a 328.

²⁷¹ Ibid.

²⁷² Ibid.

zoneamento²⁷³, conceito recentemente criado, demonstrando extrema atualização do autor para os temas de planejamento urbano.

Mas o alerta foi em vão, pois na mesma data a licitação para a construção do Matadouro Modelo já estava em andamento, com a participação das principais construtoras da época: Dahne, Conceição e Cia., Azevedo Moura e Gertum, e Haessler e Woebeke. O valor estimado do investimento era de 4.000 contos de réis²⁷⁴.

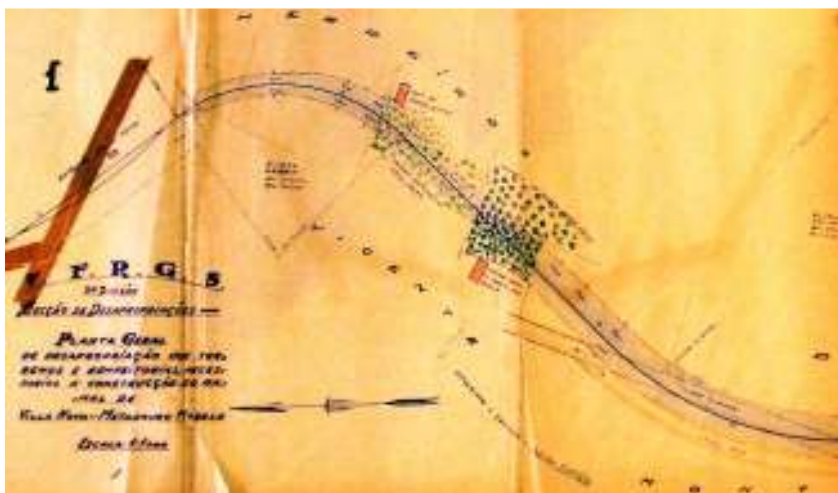


Fig. 2.60: Detalhe do projeto do ramal para o Matadouro Modelo. Na extremidade esquerda observa-se a estação da Vila Nova. Fonte: Arquivo Histórico Moyses Vellinho.

Quanto à linha férrea para servir o Matadouro Modelo, a partir de 1935, de ordem do governo do Estado, foram feitos estudos de campo, projeto e orçamento para o prolongamento do ramal da Vila Nova, que então já estava sendo construído na Ponta da Serraria²⁷⁵.

A construção da linha iniciou em dezembro de 1935, pelo 2º Batalhão da Brigada Militar, tendo assistência e direção técnica da VFRGS²⁷⁶. Em 1937 a equipe da Brigada Militar foi substituída por turmas autônomas, que trabalharam até outubro, quando a obra foi paralisada, por determinação do Governo do Estado²⁷⁷.

Contudo, o trabalho foi retomado em julho de 1938, desta vez totalmente pela VFRGS, e no início de 1939 já era possível o tráfego provisório de trens de carga. A

²⁷³ Ibid.

²⁷⁴ SOCIEDADE DE ENGENHARIA, Boletim, nº 9, Porto Alegre, out. 1934. p. 340.

²⁷⁵ VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL. Relatório de 1935. Porto Alegre, 1936. p. 373; VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL. Relatório de 1936. Porto Alegre, 1937. p. 370.

²⁷⁶ VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL. Relatório de 1935. Porto Alegre, 1936. p. 37.

²⁷⁷ VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL. Relatório de 1937. Porto Alegre, 1938. p. XL e 548.

linha tinha 5.983 km da Vila Nova até o Matadouro²⁷⁸. Foi entregue definitivamente ao tráfego em 12 de junho do mesmo ano²⁷⁹.

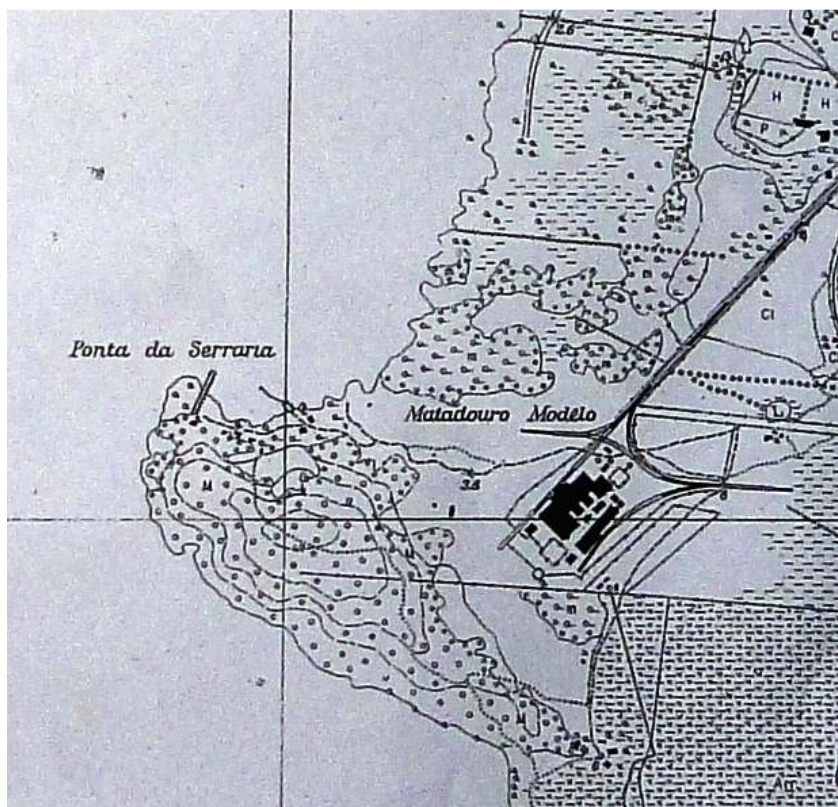


Fig. 2.61: Mapa de 1941 mostrando Matadouro Modelo atendido por ferrovia.

Fonte: Mapa topográfico do município de Porto Alegre. Mapoteca da SMOV. PMPA.

Partindo da estação da Vila Nova, estrada João Salomoni, a ferrovia acompanhava a rua Aurora e depois Jerônimo Minuzo, cruzando então a estrada Monte Cristo. Seguia paralelamente a estrada Eduardo Prado, até cruzar a Av. Juca Batista no entroncamento dela com a estrada da Serraria, pela qual prosseguia. Descolava dela após o entroncamento com a rua Jacipuia, seguindo por onde hoje está a rua Ponciano Pacheco da Silveira, até cruzar com a Av. Orleães, onde estava o Matadouro.

Após o encerramento das atividades do Matadouro Modelo, suas instalações foram reaproveitadas pelo exército brasileiro. O 8º Esquadrão de Cavalaria Mecanizada instalou-se na área, a partir de julho de 1944, que é hoje popularmente conhecido como o “Quartel da Serraria”.

²⁷⁸ VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL. Relatório de 1938. Porto Alegre, 1939. p. XXVII e 477.

²⁷⁹ VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL. Relatório de 1939. Porto Alegre, 1940. p. XVIII.



Fig. 2.62: No local do antigo Matadouro Modelo, no bairro Serraria, hoje está instalado o 8º Esquadrão de Cavalaria Mecanizada do exército brasileiro.

Fonte: Foto do autor.

2.5.3 O fim da Ferrovia do Riacho

Em 1941, o Estado do Rio Grande do Sul e o Município de Porto Alegre em especial sofreram de forma terrível a consequência da maior enchente já registrada na região. Os prejuízos para a VFRGS foram extraordinários. A inundação afetou todo o Estado, interrompendo o tráfego em linhas vitais. Entre os diversos prejuízos, há relatos como o da linha de Uruguaiana próximo a Alegrete, onde, em determinado trecho, as águas chegaram a ficar 5 metros acima dos trilhos e cobriram até mesmo a superestrutura parabólica de uma ponte de 50 metros de vão. O lastro de pedra britada foi arrancado em vários quilômetros. Um trecho de 113 km ficou submerso por quinze dias²⁸⁰.

A malha ferroviária do Estado ficou sem comunicação com o restante do país. Logo acima de Santa Maria, na localidade de Val de Serra, ocorreu um deslizamento da vertente nordeste do morro do Felizardo, “calculado em milhares de metros cúbicos”²⁸¹. O material da ferrovia foi deslocado para uma distância vertical de 200 metros. Pela descrição, tratou-se do fenômeno hoje denominado de “deslocamento gravitacional de massa”. Era de tal complexidade a reconstrução do trecho desabado, que a melhor solução foi construir novo ramal, contornando o morro pelo

²⁸⁰ VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL. Relatório de 1941. Porto Alegre, 1942. p. 289 a 297.

²⁸¹ Ibid. p. 294.

seu lado oposto. O trabalho ininterrupto, dia e noite, levou 52 dias para ser concluído.

Assim como a rede ferroviária estadual ficou isolada do país, também Porto Alegre ficou com a ferrovia sem ligação com o restante do Estado, uma vez que ela havia sido interrompida logo acima de Canoas. Para o conserto, o esforço foi proporcional ao estrago:

Foram contratados cerca de 400 homens das turmas de conservação da linha e da substituição de trilhos, os quais, debaixo de chuva incessante, enterrados na lama, e sob o rigor dum frio intenso, trabalharam dia e noite, com iluminação elétrica, para no menor espaço de tempo possível, dar passagem aos trens, mesmo em caráter precário, o que foi conseguido galhardamente.²⁸²

As estações ferroviárias da capital ficaram vários dias tomadas pela cheia. Mas os danos também se aplicaram sobre o material rodante, especialmente os carros de passageiros²⁸³.



Fig. 2.63: Estação da Viação Férrea no 4º Distrito de Porto Alegre. Em primeiro plano uma locomotiva parada no meio da água. Nos dois lados dela, mais para o fundo, outras locomotivas. À esquerda, uma pirâmide de briquete de carvão importado, à direita uma pilha de lenha.
Fonte: Arquivo Histórico do RGS.

A Ferrovia do Riacho também foi coberta pelas águas do Guaíba e ficou praticamente destruída. Então, por proposta da Viação Férrea com autorização do Secretário das Obras Públicas, datada de 31 de dezembro de 1941, o que havia

²⁸² VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL. Relatório de 1941. Porto Alegre, 1942. p. 293.

²⁸³ Ibid. p. 294.

restado dela foi demolido e suas instalações foram retiradas²⁸⁴.

Atitude compreensível. A Ferrovia do Riacho havia sido impingida à VFRGS, por um acordo entre o Município de Porto Alegre e o Estado do Rio Grande do Sul, para acertos de dívidas entre ambos. Sendo uma empresa do Estado, coube a VFRGS administrar essa ferrovia, só que o Estado não restituía os investimentos realizados. A ferrovia do Riacho era insignificante dentro da malha total da VFRGS, além de ser deficitária. Após a enchente de 1941 a VFRGS estava concentrada em recuperar suas linhas vitais, não podia desperdiçar tempo e recursos na Ferrovia do Riacho. Nada melhor do que esta oportunidade para se livrar dela.

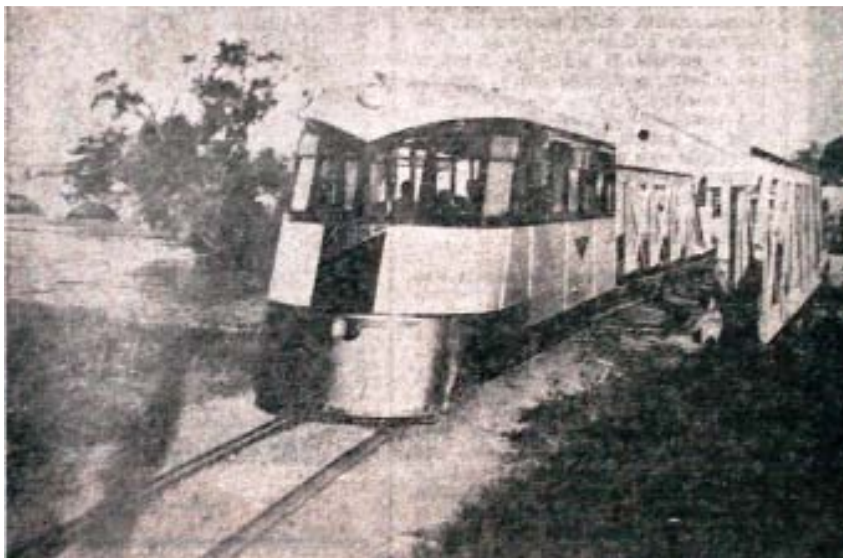


Fig. 2.64: Após a desativação da ferrovia do Riacho, a estação do Riacho (ao fundo na foto) ainda foi utilizada para garagem dos carros motor. À esquerda pode ser vista a Ponte de Pedra. Na década de 1940, saindo da antiga estação do Riacho, dirigiam-se até o centro, estação Ildfonso Pinto, próxima da Prefeitura e do Mercado Público, onde os passageiros embarcavam e dirigiam-se para São Leopoldo, Novo Hamburgo, Taquara e Canela.

Fonte: Arquivo Histórico Moysés Vellinho.

²⁸⁴ VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL. Correspondência ER-125/714. Superintendência da VFRGS. Porto Alegre, 8 set. 1961.

2.6 O FRACIONAMENTO DAS TERRAS NA ZONA SUL NA ÉPOCA DA FERROVIA DO RIACHO

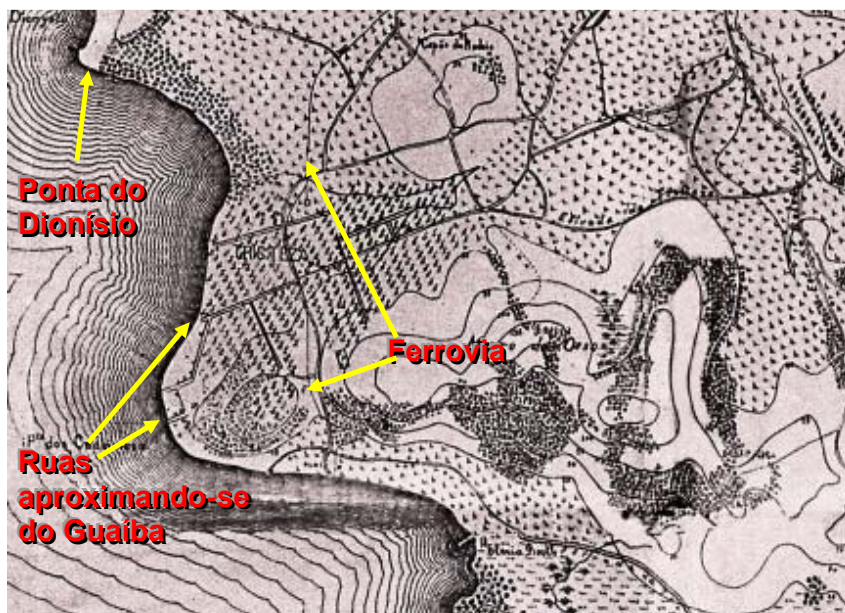


Fig. 2.65: Mapa de cerca de 1910, observa-se várias ruas novas na Tristeza aproximando-se da Ponta dos Cachimbos, e a ferrovia avançando em direção a Pedra Redonda.

Fonte: Detalhe de mapa Sec. XX, IHGRGS. Cartografia virtual histórica-urbana de Porto Alegre. 2005. 1 CD ROM.

Conforme visto anteriormente, o primeiro loteamento de glebas ocorrido na Tristeza é datado de 1876, quando Guilherme Ferreira de Abreu loteou a área que havia sido de José da Silva Guimarães Tristeza, genro do filho do sesmeiro Dionísio Mendes. Esse loteamento propiciou condições para que no local onde hoje é a Tristeza ocorresse uma transição de rural para urbano. Após esse loteamento pioneiro, somente com a chegada da Ferrovia do Riacho é que surgiram novas modificações substanciais na estrutura fundiária da zona sul.

Comparando os mapas de 1896 (figura 1.4), 1910 (figura 2.65) e de 1925 (figura 2.66), é possível observar o incremento de vias no arrabalde, os dois últimos já com a presença da ferrovia. Em 1925 todo o loteamento de Abreu já estava praticamente urbanizado, faltando a abertura de poucas das ruas demarcadas. Estendia-se das margens do Guaíba até a Estrada da Cavahada, e ao sul da ponta dos Cachimbos (Pedra Redonda) até a atual Rua Pereira Neto ao norte.

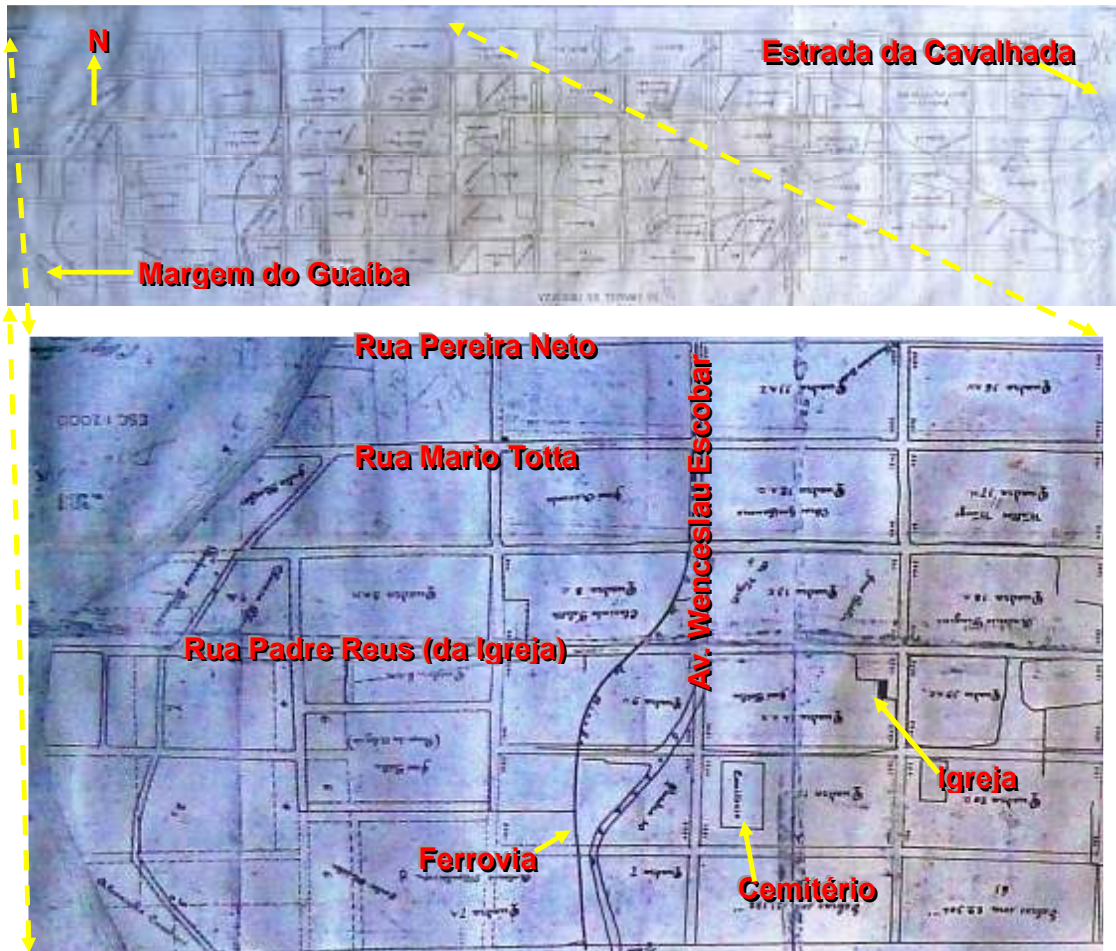


Fig. 2.66: Tristeza: situação das quadras em 1925, 50 anos após o loteamento. Três quadras para o interior da margem pode ser observado parte do trecho da ferrovia do Riacho, que ia da Tristeza até a Pedra Redonda. Na extrema direita da planta, a estrada da Cavahada. Exceto pelas ruas que faziam curvas para acompanhar a margem do lago ou a que seguia o antigo caminho para a Pedra Redonda (futura Av. Wenceslau Escobar), ainda predominava o traçado absolutamente ortogonal. Fonte: Cópia de mapa do acervo particular de Peter Johnstone.



Fig. 2.67: Detalhes da planta de 1905 do loteamento ao sul da atual Vila Conceição.

Fonte: SPM/PMPA.

Nessa nova fase, iniciada após a operação de passageiros da Ferrovia do Riacho, a gleba logo mais ao sul da Ponta dos Cachimbos, ou Pedra Redonda, foi a primeira área a ser loteada nas redondezas. Relativamente pequena, recebeu a denominação de “Praia Nova”. Na planta de 1905, figura 2.67, os lotes já têm os nomes de vários dos novos proprietários. Tratava-se de uma área muito diferenciada, pois os terrenos tinham frente para o lago Guaíba. O inconveniente é que eram distantes do fim da linha do trem, que naquela ocasião era na Tristeza, a mais de um quilômetro de distância.

A figura 2.68 ilustra de maneira esquemática a localização dos principais fracionamentos/loteamentos da zona sul até o final da década de 1930:



Fig. 2.68: Os principais loteamentos da zona sul até 1940.
Fonte: Graficação do autor sobre mapa de Multimapas.

Após abertura do loteamento Praia Nova, ao sul da Tristeza, em 1910 chegava a vez da parte ao norte ser fracionada. Com o falecimento dos proprietários

(discriminados no capítulo 1.2 anterior) das terras entre a Tristeza e a chácara de José J. Assumpção (demarcada na figura 1.2), por testamento elas foram doadas a Santa Casa de Misericórdia. Esta, por sua vez, as leiloou, sendo adquiridas por Otto Niemeyer e Wenceslau Escobar, os quais de imediato iniciaram o fracionamento delas. As ruas não eram pavimentadas, os lotes eram grandes, geralmente denominados chácaras ou vilas. A figura 2.69, da esquina das ruas Sargento Nicolau Farias com Doutor Barcelos (em 1928), mostra um típico chalé de veraneio da época.



Fig. 2.69: Típica casa de veraneio na Tristeza, em 1928. A rua do lado esquerdo, atual Sargento Nicolau Farias, conduzia às terras de José Assumpção. A frente era para a atual rua Dr. Barcelos.

Fonte: Acervo particular de Aimeé R. B. Soares.

No início da década de 1930, surgiram vários novos loteamentos, com o mote da localização balneária. A gleba localizada entre o loteamento Praia Nova e a Tristeza foi um dos primeiros, recebendo o nome de “Balneário Villa Conceição”. O acesso a ele se dava por um viaduto construído sobre o cânion da ferrovia do Riacho. Ao contrário do traçado usualmente empregado nos arruamentos de então, esse tinha as ruas curvilíneas, figura 2.73, adaptadas à topografia acidentada do sítio. Também tinha outros aspectos diferenciados, como várias áreas para praças, e uma área de uso comum no miolo da quadra central, sendo evidente a influência do conceito de cidade-jardim. Estendia-se do leito da ferrovia até a margem do Guaíba, onde foi construída uma escadaria para acesso à praia. O projeto é identificado como de autoria do Engenheiro Baptista Linhares. Propaganda dele faz referência a estar próximo do final da linha da ferrovia e da faixa de concreto para a cidade, figura 2.72.



Fig. 2.70: Acesso à Vila Conceição, sobre a ferrovia do Riacho.
Fonte: Acervo particular de Vivian K. Levwy



Fig. 2.71: A praia da Vila Conceição, com escadaria e muros de granito, em foto da década de 1940.
Fonte: Acervo particular de Haroldo Azambuja.



Fig. 2.72: Propaganda da Vila Conceição, de 1933, salientando estar junto ao “Ponto terminal da Estrada de Ferro do Riacho e da Faixa de Cimento”
Fonte: SOCIEDADE DE ENGENHARIA. Boletim. n° 3, Porto Alegre, abr. 1933.



Fig. 2.73: Detalhe da planta da Vila Conceição. À direita o leito da ferrovia e a Av. Wenceslau Escobar. Destacam-se as vias curvilíneas adaptadas a topografia, área para praças, área em miolo de quadra e passagem de pedestres
 Fonte: SPM/PMPA.

Em 1931, a área remanescente do loteamento Praia Nova, também foi loteada. Era somente uma quadra, limitada a divisão em lotes, ver figura 2.74.

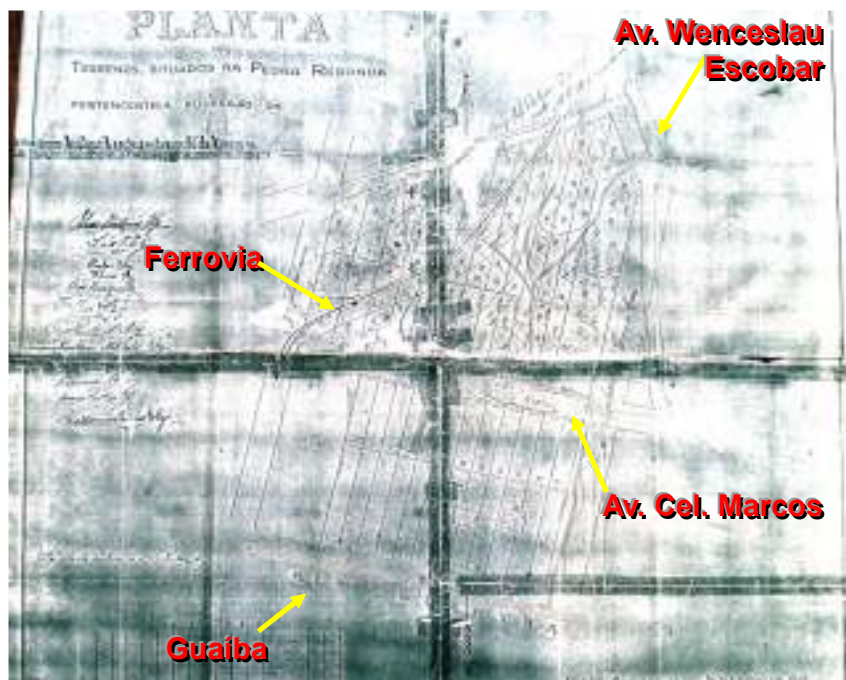


Fig. 2.74: Planta do loteamento Praia Nova, terrenos sem frente para a praia, com a ferrovia no meio, 1931. Vila Conceição ao norte.
 Fonte: SPM/PMPA.



Fig. 2.75: Planta do loteamento “Balneário Ipanema”, com sua praça central circular para onde convergem várias ruas. No detalhe do lado esquerdo, a situação do empreendimento junto às vias de acesso.
Fonte: SPM/PMPA.

Dando prosseguimento ao pico de urbanização da zona sul, na mesma década de 1930, iniciou a urbanização da baía do lago Guaíba, situada ao sul da Pedra Redonda, após o Morro do Sabiá, que delimita a praia da Pedra Redonda (ver figura 2.68). Cerca de dois quilômetros após a Pedra Redonda, surgiu o loteamento que deu nome ao bairro e praia: “Balneário Ipanema”. É datado de 1931. De topografia plana, não necessitava de ruas curvilíneas, mas mesmo assim adotou-as. No centro da gleba foi projetada uma praça circular, para a qual convergia a maioria das ruas (figura 2.75). Essa intenção do projetista demonstra que já havia uma preocupação maior do que simplesmente fracionar a gleba. O projeto também estipulava recuos de jardins e arborização nas vias públicas. A propaganda fazia alusão a ser a “praia de maior futuro na Pedra Redonda” (ver figuras 2.76 e 2.77), destacando a urbanização já implantada, como calçamento, reservatório de água e arborização. A julgar pela quantidade de lotes comercializados, em 1932 e 1933, é de se supor que o empreendimento foi bem sucedido comercialmente.



Figs. 2.76 e 2.77: Propagandas do loteamento Balneário Ipanema, publicadas em 1932, dando ênfase ao crescente número de lotes comercializados. Também salienta a infraestrutura existente.

Fonte: SOCIEDADE DE ENGENHARIA. Boletim, nº 1, Porto Alegre, set. 1932; SOCIEDADE DE ENGENHARIA. Boletim, nº 2, Porto Alegre, jan. 1933.



Fig. 2.78: Igreja em estilo californiano no loteamento Balneário Ipanema, localizava-se em frente à praça circular, Praça Sen. Alberto Pasqualini. Projeto do arquiteto Fernando Corona, foi construída em 1935.

Fonte: Acervo particular de André Antônio Barth.

Em terreno defronte à praça circular, em 1935, apenas quatro anos após o lançamento do loteamento, foi construída uma pequena igreja, em estilo californiano. Esse estilo marcou época na arquitetura gaúcha. Iniciou como um movimento que buscava independência das influências européias²⁸⁵, tornando-se talvez o único estilo pan-americano de arquitetura, uma vez que se manifestou nos Estados Unidos

²⁸⁵ VEIGA, Eduardo J. G. O estilo californiano em Porto Alegre, de 1947 a 1952. Porto Alegre: UFRGS, Faculdade de Arquitetura, 1993.

da América e México, Venezuela, Peru, Argentina, Uruguai e Brasil. Posteriormente esgotou-se, ao virar modismo repetitivo. Na planta do loteamento (figura 2.75) podem ser observadas várias perspectivas de residências nesse estilo. A igreja, projetada pelo arquiteto Fernando Corona²⁸⁶, que veio a ser importante nome da arquitetura modernista porto-alegrense, foi demolida e substituída por outra, maior.

Em seguida foi lançado o “Balneário Guahyba”, lindeiro do Balneário Ipanema pelo lado sul. Assim como o anterior, este também estava em um sítio plano e de frente para o lago Guaíba. De semelhante modo, utilizou o recurso de fazer algumas ruas curvilíneas. Como não havia razão técnica para isso, pode-se deduzir que era influência de outros empreendimentos, que buscavam inspiração no conceito de cidade-jardim. Tratava-se de um conceito criado no final do século XIX pelo inglês Ebenezer Howard, que, resumidamente, propunha uma urbanização unindo as vantagens do urbano com o rural. Inicialmente concebido para projetar cidades inteiras, foi adaptado para bairros e loteamentos. Os arquitetos Unwin e Parker projetaram a primeira cidade-jardim na Europa – Letchworth – e este último criou em São Paulo, na década de 1920, o loteamento Jardim América. Coerentemente, o loteamento Balneário Guayba reservou uma área para praça (figura 2.79). Sua propaganda apresenta uma modelo em trajes de banho e, logo abaixo, a frase “A Praia da Elite”.



Figs. 2.79 e 2.80: Propagandas do loteamento “Balneário Guahyba”.
Fonte: SOCIEDADE DE ENGENHARIA. Boletim, nº 1, Porto Alegre, set. 1932.

²⁸⁶ CANEZ, Anna Paula. Fernando Corona e os caminhos da arquitetura moderna em Porto Alegre. Porto Alegre: Un. Ed. Porto Alegre/Faculdades Integradas Ritter dos Reis, 1998. p. 131.



Fig. 2.81: Detalhe de mapa de 1932. Da Tristeza para o norte até a Ponta do Melo apenas a Vila Assunção ainda não havia sido urbanizada. Ao sul, Vila Conceição, Praia Nova, Ipanema e Guahyba. No centro do mapa pode ser observado que a Vila Nova superou Belém Velho em tamanho.

Fonte: Mapa de 1932, IHGRGS. Cartografia virtual histórica-urbana de Porto Alegre. 2005. 1 CD ROM.

Em mapa da zona sul, de 1932, figura 2.81, pode ser verificado o avanço da urbanização, extremamente significativo se comparado com o mapa de 1910, figura 2.65, de apenas duas décadas. Já os arrabaldes vizinhos da Vila Nova e Belém Velho não acompanharam esse ritmo.



Figs. 2.82 e 2.83: Propagandas dos loteamentos “Balneario Espirito Santo” e “Balneario Juca Baptista”.

Fonte: SOCIEDADE DE ENGENHARIA, Boletins, nsº 9 e 21, out. 1934 e jul. 1937.

Os empreendimentos prosseguiram urbanizando em direção ao sul. Em 1934, foi aprovado o “Balneario Espírito Santo”, sobre o morro que limita o sul da enseada da praia de Ipanema. Em 1935, foi encaminhado o licenciamento do “Balneario Juca Baptista”, lindeiro do Balneário Guahyba.

Em 1938 foi lançado o loteamento “Rua Ladislau Neto”, localizado entre o Balneário Espírito Santo e o Balneário Juca Batista. Ainda no mesmo ano, o “Balneario Guarujá”, junto ao limite sul do Balneário Espírito Santo. Em sua planta, figura 2.84, há uma grande área urbanizada na margem do Guaíba, com quadras esportivas, estacionamentos e praças. A avenida principal é dupla e, no lugar do canteiro central, corre um arroio. Outras ruas também são sinuosas, mantendo a tendência verificada em loteamentos vizinhos. Sua extremidade oposta ao Guaíba delimitava-se pela Estrada da Serraria, onde em seguida seria construído o ramal ferroviário para o Matadouro Modelo.



Fig. 2.84: Planta do Balneário Guarujá, com a margem do Guaíba tratada como parque, e ruas sinuosas.

Fonte: Arquivo Histórico Moyses Vellinho.

A Tristeza e as terras lindeiras no lado norte, já haviam sido loteadas. Porém, como muitas das propriedades eram chácaras com grandes dimensões, estas também foram sendo fracionadas em novos loteamentos. Exemplo disso é o “Jardim Yacht Club”, de 1936, figura 2.86, ou o “Balneário Vista Alegre”, 1940, figura 2.87.

Esses dois loteamentos já não tinham frente para o Guaíba. O Yacht Club (Figura 2.47), que emprestou seu nome ao loteamento, era um clube localizado na mesma gleba, famoso por seus eventos sociais. No acesso ao loteamento, foi construído um pórtico de concreto armado, figura 2.85, elemento inovador para a época. Mesmo sendo de pequenas dimensões, o projeto não descuidou de proporcionar características que fugiam do quadriculado dos loteamentos tradicionais. Sua ruas eram desencontradas e tinha dois *Rond-points*, ou rótulas, figura 2.86.



Fig. 2.85: Pórtico do loteamento “Jardim Yacht Club” hoje, na Av. Wenceslau Escobar, no coração da Tristeza.

Fonte: Foto do autor.



Fig. 2.86: Planta do loteamento “Jardim Yacht Club”, de 1936. A flecha indica o pórtico, existente até os dias de hoje. Ruas desencontradas, “Rond-points”. Na extremidade inferior esquerda o posto policial, pioneiro na Tristeza e ainda existente, hoje servindo a Brigada Militar.

Fonte: SPM/PMPA.



Fig. 2.87: Loteamento “Balneário Vista Alegre”, de 1940. Na esquina das ruas Dr. Barcelos com 25 de Agosto (atual Sgt. Nicolau Farias). Dito balneário, mas afastada do Guaíba, era a subdivisão de antiga chácara em lotes menores.

Fonte: SPM/PMPA.

Também afastada da praia, foi lançada a ampliação da Vila Conceição para os altos do Morro do Osso, que ficou conhecida popularmente como “Sétimo Céu”. Construída em 1940, foi projetada pelo Engenheiro Urbanista Ruy Viveiros Leiria, que, nos anos seguintes, viria a fazer vários outros loteamentos na zona sul. De topografia muito acidentada, empregou ao máximo o recurso de as vias acompanharem suavemente a topografia.



Fig. 2.88: Marco na entrada da parte alta da Vila Conceição, com data de 1940. Placa da Associação de Moradores, atrás, com a identificação atual: “Sétimo Céu”.

Fonte: Foto do autor.



Fig. 2.89: Extensão da Vila Conceição, projeto de 1938, executada em 1940. Na esquerda da planta ainda aparece a ferrovia e a ponte para a Vila Conceição.

Fonte: SPM/PMPA.

Em 1937, foi elaborado o projeto do loteamento da última área balneária remanescente próxima a Tristeza. Tratava-se da Chácara Assumpção, o primitivo destino da Ferrovia do Riacho. Esta área, adquirida por José Joaquim de Assumpção em 1888, foi mantida em propriedade de sua viúva após ele falecer em 1919. Somente em 1937 ela negociou a área, permutando-a por terrenos urbanizados. Denominada de “Villa Assumpção”, veio a ser um capítulo à parte nos loteamentos da zona sul, visto ser resultado de um projeto diferenciado, de autoria do Urbanista Ruy de Viveiros Leiria. Tendo 130 hectares, com parte da área plana e outra acidentada, o projetista não desperdiçou a oportunidade de fazer um projeto de alta qualidade, ilustrado na figura 2.90. Parte da margem do Guaíba foi urbanizada para privilegiar a praia, com escadarias de acesso e muros de arrimo. Nesse sentido, não havia lotes com praia particular, pois todo o litoral foi margeado por uma avenida. O sistema viário foi projetado em estrita concordância com a topografia. Devido a esse cuidado, resultaram várias quadras de grande comprimento, problema que foi resolvido com a inserção de passagens para pedestres. Essas passagens constituíam um sistema de circulação muito particular, que permitia transitar por toda

a área, uma vez que as passagens eram interligadas entre si e com praças. Possibilitavam também ao pedestre vencer rapidamente os desníveis da topografia. O sistema de passagens de pedestres também se conectava por áreas de uso comum nos miolos de quadras, que foram denominadas de *play-lots*. Como se tratava de um loteamento residencial, o projeto estabeleceu padrões para as habitações: lotes mínimos de 360 m², casas de centro de terreno, com afastamentos de todas as divisas, taxa de ocupação máxima de 40%. A marcante influência dos conceitos de cidade-jardim também se refletiu na concepção de uma área comercial centralizada, ao lado de outra reservada para escola, ambas em frente a uma praça. O empreendimento foi um sucesso comercial e, assim como o Balneário Ipanema, logo construiu sua própria capela, em estilo californiano, que é utilizada até hoje. Comercializada na época do auge do estilo californiano em Porto Alegre, a Vila Assunção é um importante reduto desse tipo de construções residenciais, além da capela.



Fig. 2.90: Planta original do loteamento Vila Assunção. Assinaladas algumas das características peculiares.
Fonte: SOCIEDADE DE ENGENHARIA. Boletim. Nº 31, jan. 1940.

Uma das atividades comerciais desenvolvidas na chácara Assunção foi a extração de granito. Uma das pedreiras foi brilhantemente mitigada no projeto do

loteamento. O paredão abandonado foi utilizado como divisa de fundos entre lotes de mesma quadra, e em sua base designada como miolo de quadra, seguindo o projeto de Leiria, foi plantada uma cortina vegetal. Funcionou tão bem, que os desavisados não percebem que naquele local havia uma pedreira, entre as Ruas Cariri e Coroados. Outra pedreira continuou em exploração, na Av. Guaíba, e teve uma mitigação mais contemporânea, com a construção de três espigões em sua base, nos anos 1980.



Figs. 2.91 a 2.94: Acima, praia urbanizada com muros, escadarias, corrimões e bancos, em 1940 e 1954. Abaixo, esquerda, miolo de quadra, hoje. Direita, passagem de pedestres.

Fonte: Foto Estúdio Rembrandt. Lembrança de Porto Alegre. Porto Alegre: Editora Globo, 1954; SOCIEDADE DE ENGENHARIA. Boletim, nº 31, Porto Alegre, jan. 1940; Fotos do autor.



Fig. 2.95: O loteamento consolidou-se rapidamente. Em 1944 já tinha sua igreja. Em estilo californiano, construída pela comunidade, em grupo liderado por Elyseu Paglioli, que veio a ser reitor da UFRGS.

Fonte: Foto do autor.

Foram empregados recursos de promoção inovadores, na ocasião do lançamento do loteamento. Exemplo disso foi a construção de uma casa modelo, para demonstrar como era possível atender às exigências de recuos. Ainda, o empreendedor instalou um bar e um restaurante para motivar o público a visitar e conhecer o empreendimento. A execução do loteamento urbanizou a maioria das áreas públicas.



Fig. 2.96: Anúncio publicitário da Vila Assunção, onde se apresentava como mais do que um simples loteamento, mas um “balneário aristocrático”.
 Fonte: SOCIEDADE DE ENGENHARIA. Boletim, nº 31, Porto Alegre, jan. 1940.



Figs. 2.97 e 2.98: Propaganda do autor do projeto da Vila Assunção, em 1940, especializado em urbanismo. Foto de Ruy Viveiros Leiria, de 1936, ocasião de sua graduação no curso de Eng. Civil. Ele tinha apenas um ano de formado quando elaborou o projeto da Vila Assunção.
 Fontes: SOCIEDADE DE ENGENHARIA. Revista de Engenharia do Rio Grande do Sul, nº 14, Porto Alegre, set. 1948. Foto do acervo particular de Guaracy Leiria.

A leitura da matéria inserida no livro “Rio Grande do Sul Imagem da Terra Gaúcha”²⁸⁷, de 1942, figura 2.99, leva à constatação de que o encerramento do período anterior à Segunda Guerra Mundial tinha levado consigo a zona sul suburbana. Afirma que a Vila Assunção é “parte integrante da MetrÓpole”, está a apenas 10 minutos de automóvel do centro da cidade. O trem não existia mais, nem fazia falta.

TURISMO

IMOBILIÁRIA VILA ASSUNÇÃO LTDA.

UM MODERNO BAIRRO RESIDENCIAL ATESTANDO O PROGRESSO URBANO DA METRÓPOLE

O progresso urbano não consiste em levantar cegamente os terrenos com edificações, mas mostrar convenientemente e não permitir que as viviendas das zonas já habitadas se amontoem. Foi dessa necessidade que surgiu o urbanismo e dentro de suas preceitos foi criada e se desenvolve a Vila Assunção.

Seu arborizado-balneário é o mais próximo da capital, pois dista apenas do centro cerca de dez quilômetros, podendo um automóvel, a uma velocidade média de 40 quilômetros horários, cobrir essa distância em dez minutos. Por essa razão é considerada a Vila Assunção não como um simples balneário, cuja distância do centro de atividade quotidiana só permite moradia a privilegiados da fortuna, mas sim, um “bairro residencial moderno”, parte integrante da MetrÓpole, com todas as vantagens e sem as desvantagens das grandes zonas populosas.

Queremos significar que as comodidades que a cidade oferece, tais como o serviço de água potável, transporte rápido, luz elétrica, telefone, calçamento, etc., já são completas estatuas da Vila Assunção.

Como se não fossem ainda suficientes essas comodidades atuais, um futuro não remoto faz-se vislumbrar um maior número delas, decorrentes do Plano Diretor da cidade de Porto Alegre. Prevê o citado plano a construção de uma monumental avenida margeando o Guaíba, ligando o centro urbano com a Vila Assunção e, uma vez realizada tão imponente obra, ficará a Vila Assunção cerca de 500 metros distante do local da sua instalação.

Vila Assunção — o balneário aristocrático — sempre muito bem foi considerado, continua sendo o ponto de preferência da principal sociedade porto-alegrense. Surgida há bem pouco tempo, pois data de fins de 1933, graças aos esforços dos conhecidos homens de negócios — drs. Anibal e Ernesto de Prímio Beck — aliados a boa vontade da sociedade Assunção, antigos proprietários do local, a mesma capital pôde con-

Largas avenidas, ruas largas, ótima praia, bares e restaurantes, foram os primeiros dos organizadores do balneário aristocrático.

A dez quilômetros do centro da capital, entre os bairros Cristal e Tristeza, a Vila Assunção, em futuro próximo, será um bairro residencial aristocrático.

Moldada aos lindos e modernos balneários uruguayos, a Vila Assunção obedece aos contornos do rio Guaíba, com uma vistosa amurada e serve de apoio entre as largas passagens e a praia propriamente dita.



Vista parcial do aristocrático bairro residencial "Vila Assunção".

Fig. 2.99: “Merchandising” da Vila Assunção, apresentando-a como inserida na cidade. A foto mostra a praia urbanizada, em frente a Praça Araguaia. Fonte: SCHINDDROWITZ, Leo. Rio Grande do Sul Imagem da terra gaúcha. 1942.

Conforme se pode constatar no mapa das ruas de Porto Alegre, do mesmo ano de 1942, figura 2.100, a zona sul e todos seus loteamentos balneários já estavam então totalmente inseridos na malha viária da cidade.

²⁸⁷ SCHINDDROWITZ, Leo. Rio Grande do Sul Imagem da terra gaúcha. 1942.



Fig. 2.100: Mapas das ruas de Porto Alegre, de 1942. A zona sul está totalmente inserida na malha viária da cidade.
Fonte: GEDURB.

3 APÓS O ENCERRAMENTO DA FERROVIA DO RIACHO

Se no início do século XX a zona sul estava umbilicalmente ligada ao centro de Porto Alegre pela Ferrovia do Riacho, pode-se dizer que, durante a década de 1930, ela já estava andando com suas próprias pernas. Quando encerrou o transporte de passageiros em 1936, e o de carga até a Vila Nova e Matadouro em 1941, a zona sul já não dependia mais da ferrovia, pois, como foi visto anteriormente, já havia via rodoviária pavimentada, com facilidades como o serviço de ônibus.

Contudo, enquanto o trem a vapor desaparecia, a balneária zona sul iria enfrentar novos desafios. Por outro lado, também novas oportunidades de crescimento apresentaram-se.

3.1 FATORES QUE CONTRIBUÍRAM PARA A DECADÊNCIA DAS FERROVIAS

Na década de 1930 já ocorria uma decadência das ferrovias em geral, e da Ferrovia do Riacho em particular. A ferrovia do Riacho enfrentou em seus primeiros anos muitos problemas decorrentes da sua construção, como, por exemplo, trechos que ficavam alagados e tinham que ser reconstruídos. Mas, no início da década de 1920, abatiam-se sobre ela problemas de outra natureza.

Quando de sua concepção, em 1893, não existia o transporte rodoviário motorizado, e o único concorrente era o transporte fluvial. A evolução do transporte ferroviário tomou o rumo de atender grandes distâncias e transportar grandes cargas, ou muitos passageiros. Trajetos curtos, como o da Ferrovia do Riacho, que tinha menos de 15 km, passaram a ser antieconômicos. Para colocar em operação uma locomotiva a vapor, era necessário aquecer sua caldeira, procedimento que demorava várias horas, para então percorrer um trecho de menos de uma hora. O Chefe da Seção da Ferrovia do Riacho, em relatório ao intendente de 1922, explicava o problema:

A eficiência do transporte nas grandes estradas de ferro está na razão direta

do peso das grandes locomotivas, pois quanto maiores forem estas tanto mais carros e cargas poderão puxar com maior economia, ao contrário se dá na nossa pequena linha, que não tendo grandes cargas a transportar deverá reduzir as suas locomotivas de modo a poder atender ao seu trabalho com o menor gasto possível.²⁸⁸

Logo, a opção de utilizar grandes locomotivas, que eram mais econômicas, não era viável na Ferrovia do Riacho.

Também debilitava o balanço da ferrovia a prática rotineira de fazer transporte gratuito de passageiros, especialmente para a Brigada Militar, que acessava o quartel e o hospital do Cristal utilizando-se dela. E isso levando-se em conta que a ferrovia era municipal e o a Brigada Militar estadual. Esse aspecto já era reclamado desde 1911, quando se propunha que fosse cobrada tarifa de todos os passageiros e cargas, dando então desconto a algumas categorias: “Se se cobrasse todo o serviço gratuito prestado pela estrada mesmo com 30% de abatimento se aumentaria a receita com mais de quarenta contos no período de que trata o presente relatório”.²⁸⁹

Aparentemente, essa situação da Ferrovia do Riacho, de “copa franca”, não se repetia nas ferrovias estaduais, que eram privadas no período de 1905 a 1920: “Maior seria esse saldo, se, porventura, a Intendência cobrasse com abatimento, à semelhança das vias férreas a cargo de empresas, o serviço gratuito que presta”.²⁹⁰

Também já foi visto que mesmo quando cobradas, as tarifas que a Ferrovia do Riacho cobrava eram muito inferiores às das outras, tanto privadas (Porto Alegre – Novo Hamburgo, Carlos Barbosa – Bento Gonçalves), quanto estaduais (Palmares – Conceição do Arroio), considerando o valor da tarifa por quilômetro de percurso.

Quanto à peculiaridade de ser uma ferrovia pequena com trânsito também pequeno, inconveniente para locomotivas pesadas, supostamente mais econômicas, a solução encontrada foi a utilização do carro-motor, que funcionava como se fosse um bonde, porém com motor de combustão interna e não elétrico. Destaca-se que, nesse aspecto, a ferrovia do Riacho foi pioneira no Estado, tendo adotado essa modalidade vários anos antes da VFRGS. Mas mesmo essa prática logo encontrou concorrentes, que foram os ônibus “auto-motores”. Em 1930, o intendente Alberto Bins publicou documento em que analisava o problema da concorrência que os ônibus estavam fazendo ao sistema de bondes, comprometendo a viabilidade

²⁸⁸ PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Relatório da ferrovia do Riacho de 1922. Porto Alegre, 1923.

²⁸⁹ PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Relatório e projeto de orçamento... Porto Alegre, 1911. p. 88.

²⁹⁰ PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Relatório e projeto de orçamento... Porto Alegre, 1912. p. 95.

econômica dos últimos: “Entretanto, a partir de 1926, quando, em abril, se iniciava a concorrência de ônibus, para se desenvolver em 1927, quando havia 171 veículos dessa espécie em tráfego, o transporte [de bondes] baixava consideravelmente”.²⁹¹

A Intendência pretendia enfrentar esse novo problema, fazendo uma conciliação entre os bondes e os ônibus. O intendente informava que os ônibus eram de pequenos empresários e que não poderiam simplesmente ser desconsiderados ou terem suas atividades proibidas, afirmando que

A propósito, desejo acentuar que, entre 180 ônibus em serviço, há 114 proprietários diferentes, o que quer dizer que, na sua maioria, cada veículo pertence a uma só pessoa. Deve-se, também, ter em vista que esses 180 veículos representam cerca de 2.000 contos de capital nosso, constituído de recursos talvez únicos de homens trabalhadores, capital esse que se deve proteger.²⁹²

O intendente propunha, como solução para o impasse gerado pela concorrência dos ônibus, que faziam os mesmos trajetos dos bondes, que o serviço dos primeiros fosse regulamentado de forma a trabalhar de maneira complementar aos bondes, ou seja, atendendo aos locais não servidos por bondes:

Ao contrário, para bem atender e servir o público, os nossos auto-ônibus devem constituir um serviço regulamentado, de perfeita cooperação, de coordenação e complementar dos de bondes, facilitando condução pelas ruas onde não haja trilhos e estabelecendo da ponta desses trilhos o transporte de penetração para os subúrbios, enquanto a densidade de população não justificar o prolongamento das dispendiosas linhas dos elétricos.²⁹³

Também os carros-motor da Ferrovia do Riacho passaram a sofrer a concorrência dos ônibus.

Na década de 1930, a concorrência do transporte rodoviário com o ferroviário estava tomando maiores proporções, a ponto de o governador do Estado oficial ao ministro da Fazenda, Oswaldo Aranha, a preocupação “pelo reflexo que se está verificando na economia pública, decorrente do advento do transporte por automóvel”²⁹⁴. Referia-se ao fato de que o transporte ferroviário funcionava em regime de monopólio, e que isso havia levado, nos primórdios das ferrovias, a um

²⁹¹ BINS, Alberto. O Transporte coletivo. Porto Alegre, 1930. p. 10.

²⁹² *Ibid.*, p. 15.

²⁹³ *Ibid.*, p. 24.

²⁹⁴ SOCIEDADE DE ENGENHARIA. Boletim. N° 6. jan. 1934. p. 76 a 78; VFRGS. Relatório de 1933. 1934. p.XIV a XVIII.

sistema tarifário que subsidiava produtos agrícolas. Assim, as mercadorias de “baixa densidade econômica”, hoje referidas como “commodities” ou de baixo valor agregado, podiam concorrer nos mercados de consumo. O equilíbrio do sistema era compensado pelos saldos das mercadorias de alto valor e pelo frete remunerador dos pequenos percursos. Alegava que o “surto do transporte por automóvel” estava quebrando o sistema de monopólio e que este estava tirando das ferrovias o transporte das mercadorias de alto valor e nos pequenos percursos, “justamente aquelas que dão maior renda e que compensam o prejuízo dos transportes de grandes massas de pequeno valor e em longos percursos”. Exemplificava o caso do Rio Grande do Sul, onde os produtos agrícolas eram tarifados em 98 réis por tonelada-quilômetro, mas a despesa correspondente era de 160 réis. Afirmava que a concorrência do automóvel vinha se fazendo sentir desde 1926, e que era “vitoriosa em todo o mundo”, e que se providências severas não fossem postas em execução a situação tenderia a se agravar.

Apontava ainda que a ferrovia custeava suas vias, enquanto que no caso dos automóveis, esse custeio recaía sobre a coletividade. Apontava que as estradas de ferro tinham obrigação de efetuar alguns transportes gratuitos, que cumpriam todas suas obrigações fiscais e trabalhistas [fundos de pensão]. Assinalava que os transportes de automóveis iam se estabelecendo entre pontos servidos por estradas de ferro, cujas correntes de tráfego foram por elas criadas, não tendo os automóveis necessitado fazer os investimentos respectivos.

Para finalizar, referia que o “relevante papel social das estradas de ferro” ainda não desaparecera e que, portanto, não era justo o tratamento em desigualdade de condições em relação a outros meios de transporte. Reivindicava a supressão de alguns impostos que recaíam sobre o transporte ferroviário, ratificando posição anterior, de 1931.

Pode-se observar que o caminhão estava fazendo para a ferrovia a mesma concorrência que o ônibus já vinha fazendo para os bondes e carros-motor. Deve-se igualmente considerar que, a partir da década de 1920 as ferrovias gaúchas passaram a ser administradas pelo Estado.

Verifica-se, portanto, que o transporte ferroviário sofria com a concorrência dos veículos rodoviários, bem como era debilitado por interferências relativas a controle de tarifas e taxas, desde os primórdios do século XX.

3.2 OS BALNEÁRIOS NO RIO GRANDE DO SUL

A condição de Tristeza e Pedra Redonda terem sido balneários sempre é apontada como principal causa de grande afluência de passageiros para esses destinos. Também foi visto que, no início de operação da ferrovia, em 1900, não havia outras opções acessíveis. Os balneários marítimos ficavam a aproximadamente uma semana de viagem de Porto Alegre. Ainda assim, existem registros de famílias que se aventuravam ao mar, o que demonstra que o litoral há muito tempo exerce grande atração sobre as populações urbanas de Porto Alegre.

Diligências – várias linhas de diligências comunicam esta capital com as povoações de Belém, Viamão, Palmares e especialmente com as estações marítimas de Tramandaí e Cidreira assaz freqüentadas na estação calmosa em virtude dos excelentes banhos de mar que oferecem e de que goza a maior parte da povoação.²⁹⁵

Paulatinamente o litoral marítimo gaúcho foi conquistando seu espaço. Na década de 1920, já havia hotéis para veranistas em Torres e Tramandaí. Esse novo “status” do litoral é documentado em várias obras, como na de Campelo, sobre o estudo da navegação do interior do estado, que era utilizada para vencer a distância da capital: “Nessa época [1918], Torres se transformou em centro de veraneio, com a instalação de um balneário chamado ‘Picoral’”.²⁹⁶ A figura 3.2, foto publicada em 1942, com cena da praia de Torres, a cidade marítima mais ao norte do Estado, mostra que já naquela época era notável a frequência a esse balneário.

Em 1939, após cinco anos de obras, foi inaugurada a estrada rodoviária ligando Porto Alegre com Osório e Tramandaí²⁹⁷. Essa obra colocou o litoral marítimo em outro patamar de acessibilidade. Após a inauguração da estrada pavimentada ao litoral marítimo, este foi alvo de grandes empreendimentos. No mesmo ano já era anunciada a construção da “cidade balnear” de Atlântida, entre Capão da Canoa e Tramandaí. Projetada pelo engenheiro e urbanista L. A. Ubatuba de Faria, profissional da maior importância no urbanismo no Rio Grande do Sul, o litoral marítimo recebeu o balneário com refinamento idêntico ao dos melhores

²⁹⁵ PORTO ALEGRE. Cidade e Município de Porto Alegre. 1904. p. 12.

²⁹⁶ CAMPÊLO, Manoel Ramalho. Navegação: a história do transporte hidroviário interior do Rio Grande do Sul / Manoel Ramalho Campêlo e Paulo Antonio Dutra Duhá. – Porto alegre: Cenhury, 2009.

²⁹⁷ SOCIEDADE DE ENGENHARIA. Boletim, nº 28, Porto Alegre, jul. 1939.

loteamentos da capital. Na figura 3.4, que ilustra uma perspectiva do empreendimento pode ser percebida sua grandiosidade, com quadras residenciais e um eixo de serviços e lazer.



Fig. 3.1: Cartão postal de 1925, exibindo o hotel Piccoral na cidade de Torres. Pelas grandes dimensões do estabelecimento, pode-se deduzir que havia uma considerável clientela.

Fonte: Arquivo Histórico do RGS.



Fig. 3.2: Balneário de Torres, no litoral norte gaúcho, 200 Km de distância de Porto Alegre. Grande afluência de público, já em 1942.

Fonte: SCHINDDROWITZ. Leo. Rio Grande do Sul Imagem da terra gaúcha. 1942.

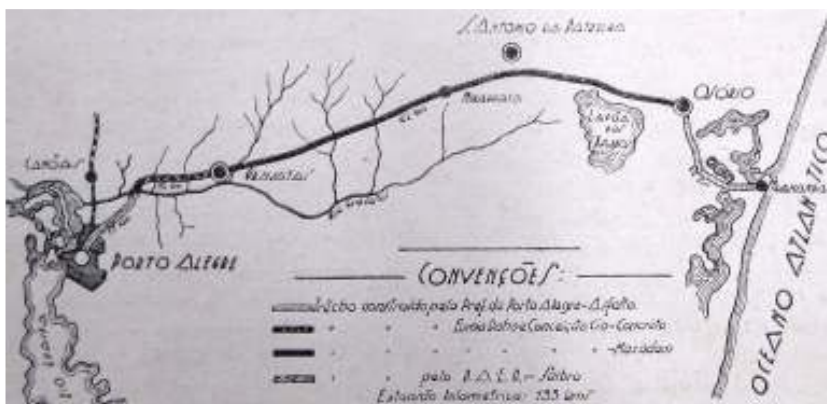


Fig. 3.3: Mapa de 1939, da então recém inaugurada estrada de rodagem de Porto Alegre ao litoral marítimo.

Fonte: SOCIEDADE DE ENGENHARIA. Boletim, nº 28, Porto Alegre, jul. 1939.



Fig. 3.4: Com a conclusão da estrada pavimentada unindo Porto Alegre ao litoral, imediatamente era anunciado ambicioso projeto de construção de “cidade balnear”, denominada de Atlântida, entre Capão da Canoa e Tramandaí. Concebia um grande eixo de serviços e lazer, com quadras de residências em ambos lados.

Fonte: SOCIEDADE DE ENGENHARIA. Boletim, nº 30, Porto Alegre, out. 1939.

Nessa ocasião, da pavimentação da estrada da capital ao litoral, balneários como Cidreira e Capão da Canoa eram referidos como sendo já “tradicionais”, conforme pode ser verificado na legenda de ilustração do guia turístico da viação férrea de 1944, figura 3.6.



Fig. 3.5: Praia marítima de Capão da Canoa, em 1944. Pode ser percebida grande afluência de público.

Fonte: VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL. Guia Oficial de turismo. Porto Alegre: Livraria do Globo, 1944.



Fig. 3.6: Praia marítima de Cidreira, em 1944. Próxima de Palmares, para onde se dirigiam os “vapores” com passageiros de Porto Alegre, era das mais próximas da capital, antes da rodovia.

Fonte: VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL. Guia Oficial de turismo. Porto Alegre: Livraria do Globo, 1944.

Retornando a zona sul de Porto Alegre, a Tristeza já não era mais a única opção de balneário para os moradores da capital há muitos anos. Além do litoral marítimo, do outro lado da margem do Guaíba também havia outros balneários, exercendo grande atração. As praias Alegria, Florida, Sans Souci e Vila Elsa, eram atendidas por “vapores”, que saíam do cais do porto²⁹⁸.

²⁹⁸ GUIA DO VISITANTE DE PORTO ALEGRE. Porto Alegre, n. 1, 1951, p. 112.



Fig. 3.7: Praia da Alegria, em Guaíba, atendida por transporte fluvial, 1960. Fonte: PRATI. Fotos antigas RS. Porto Alegre: Prati, 2010. 1 CD ROM.

Além das praias, outras novas opções “turísticas” surgiam para a população urbana do Estado: as estâncias hidrominerais, com águas termais, como Iraí. Na década de 1940 havia diversas opções turísticas no interior do Rio Grande do Sul, com a facilidade do acesso por via ferroviária, conforme pode ser conferido na figura 3.8, que reproduz tabela da publicação “Guia Oficial de Turismo”, editado pela Viação Férrea do Rio Grande do Sul, em 1943, que classifica os pontos de veraneio e turismo do Estado em “Região de Montanha”, “Praias Balneárias”, “Cidades de Turismo” e “Estâncias Termais”:

PRINCIPAIS PONTOS DE VERANEIO E TURISMO	
DO RIO GRANDE DO SUL	
REGIÃO DE MONTANHA	
DAXIAS — JSA REUS — NESTO BOSQUELA — CARIBALDI — PAROQUIZEA — URSINO BAR ROCA — HENRIQUE ALBERTI — SÃO SALVADOR — BARRO — ANTONIO BELLO — JOVIA FONTES — ANTONIO PRADO — ALFREDO CHAVES — FLORES DA CUNHA — RELEVADO — GUAPIRE — YACARIA — DOUTOR JESUS — SÃO FRANCISCO DE PAULA — CAVALA — GRAMADO — VARGEM GRAN- DE — CASAPOL.	
PRAIAS BALNEÁRIAS	
PARQUE IRIS GALATI — TORRES — CAPÃO DA LARSA — SANTA VEREJINHA — TRAMANDA — CUNHA E QUEVEDO NO OCEANO ATLANTICO. ALBERTA — VILA SESA — FLORIDA — BARRA BOCA — GELUM SOTO — REPÚBLICA SANTA — IPARANÁ E ASSUNÇÃO DO BOUTARD DO GUAIÁ.	
CIDADES DE TURISMO	
PONTO ALBERTO — DAXIAS — RIO GRANDE — PELÓIAS — JANTARDO — BARRA — LIVRAMENTO — GUAIÁ — URUGUAIANA — SÃO BOMBA — ITAQUI — SANTO ANTONIO — CRUZ ALTA — PAR- QUÊ FUMÓ — SANTA MARIA — CASIMIROA.	
ESTÂNCIAS TERMAIS	
IJAÍ — IJAÍ E USAL.	
NOTA: — As localidades acima estão servidas pelas linhas e correios-estados da Viação Férrea ex- -ceção das localidades de Iraí.	
GUIA OFICIAL DE TURISMO — 1943	

Fig. 3.8: No início da década de 1940 havia muitos destinos turísticos no estado, com acesso facilitado pelo transporte ferroviário. Fonte: VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL. Guia Oficial de turismo. Porto Alegre: Livraria do Globo, 1944. p. 14.

Aumentaram as opções de veraneio para a população porto-alegrense, mas as praias da zona sul da cidade continuavam muito disputadas, com suas areias repletas de banhistas desde a década de 1940 até o início da década de 1970.



Fig. 3.9: Pedra Redonda, 1943. No lado esquerdo da foto podem ser vistas cabinas para troca de roupas. Enquanto uns estão com trajes de banho, outros vestem trajes e chapéus.

Fonte: VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL. Guia Oficial de turismo. Porto Alegre: Livraria do Globo, 1943.



Fig. 3.10: A Vila Assunção teve um projeto que contemplou e explorou a questão da praia. Na foto de 1943, bem frequentada.

Fonte: VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL. Guia Oficial de turismo. Porto Alegre: Livraria do Globo, 1943.



Fig. 3.11: Ipanema, 1954, também com boa afluência de banhistas.
Fonte: Foto Estúdio Rembrandt. Lembrança de Porto Alegre. Porto Alegre: Editora Globo, 1954.



Fig. 3.12: O autor, à direita, na praia da Pedra Redonda, com familiares, em 1963, quando ainda era própria para banho.
Fonte: Arquivo do autor.

Até o final da década de 1960, as praias de Porto Alegre eram intensamente frequentadas, como visto nas últimas figuras. Contudo, a preocupação com a poluição, além de outros fatores, afastou a população das águas.

3.3 TRANSFORMAÇÕES NA ZONA SUL

Iniciada a década de 1940, diminuiu a abertura de novos loteamentos balneários. Na realidade, desde então nenhum novo loteamento foi aberto nas margens do Guaíba. Certo é que não restavam grandes glebas com frente para o lago. Mas havia grandes terrenos que poderiam ter sido fracionados, como já havia ocorrido anteriormente. Este é um indicativo de que provavelmente a demanda por “balneários” estava caindo. O melhor exemplo é a área entre os loteamentos Praia Nova e Ipanema, que, no mapa de 1952, ainda estava deserta (figura 3.13). Fotografias nas figuras 3.14 e 3.15, da década de 1940, ambas tiradas dos altos da então “Vila Isabel” (hoje Jardim Isabel), onde pode ser visto o Morro do Sabiá, dão uma idéia da extensão de áreas que ainda estavam disponíveis e a aparência de um aspecto praticamente rural.



Fig. 3.13: Em 1952 as terras entre a Vila Conceição/Praia Nova e Ipanema ainda eram grandes glebas não urbanizadas.
Fonte: Detalhe do Guia Otten, 1952, GEDURB.



Fig. 3.14: Jardim Isabel na década de 1940, vendo-se assinalado o “castelinho” no lado direito, que sobrevive até hoje, é a Escola Arco-Íris. Ao fundo o morro da Ponta Grossa.

Fonte: Acervo particular de André Antônio Barth.



Fig. 3.15: O Morro do Sabiá na década de 1940, com o prédio da “Villa Clothilde”, ainda existente.

Fonte: Acervo particular de André Antônio Barth.

Veja-se que uma área de excelente localização na Tristeza, esquina da principal praça (Souza Gomes) com a Avenida Otto Niemeyer, somente foi urbanizada no final da década, em 1948. Denominada de “Chácara Azambuja”, era propriedade de Vasco Azambuja, genro de Wenceslau Escobar. O projeto do loteamento foi elaborado por Ruy Viveiros Leiria, o mesmo que fez a Vila Assunção. Na planta podem ser reconhecidos traços peculiares de seus projetos, como amplos espaços públicos interligados e passagens de pedestres. E no canteiro central da

Avenida Wenceslau Escobar ainda remanesce o leito da antiga ferrovia, conforme pode ser conferido na figura 3.16.



Fig. 3.16: Loteamento da “Chácara Azambuja”, projeto de Ruy Viveiros Leiria, em 1948, com passagem de pedestres, áreas verdes interligadas, praça em “Rond-point”. Observa-se no canteiro central da atual Avenida Wenceslau Escobar o leito da antiga ferrovia.

Fonte: SPM/PMPA.

Entretanto, a zona sul passou a sediar um equipamento de integração da cidade com a zona sul do Estado: o terminal do *ferry-boat* com a vizinha cidade de Guaíba. Desde a época em que Guaíba era apenas um distrito de Porto Alegre, ainda denominado de Pedras Brancas, a zona sul sempre teve íntima ligação com ela. Era pelo trapiche do Cristal que embarcava o gado em pé para o matadouro municipal no outro lado do lago. Nessa nova ocasião, 1941, a Ponta do Dionísio, no meio do loteamento residencial da Vila Assunção, passou a ter destacada importância para a cidade como equipamento de infraestrutura urbana, o que não havia sido permitido por José Assumpção quase cinquenta anos antes.



Fig. 3.17: Apresentação de nova barca para a travessia do Guaíba, em 1947, cujo terminal de Porto Alegre era no Ponta do Dionísio.
Fonte: Boletim do DAER, Porto Alegre, n. 36, set. 1947. capa.

E foi no final da década de 1940 que a Ponta do Melo, desativada como ponto de lançamento dos cubos sanitários, passou a desempenhar outra função. Em 1949, a empresa “Estaleiro Só & Cia.” transferiu-se para esse local, vido a ser uma importante indústria naval. Desapareceu, porém, no final do século. Mais do que metropolitano, o estaleiro exportou navios de médio porte até mesmo para a Europa.



Fig. 3.18: O Estaleiro Só exportou navios até para a Europa.
Fonte: <http://www.jornalja.com.br/2009/04/30/pontal-do-estaleiro-na-origem-uma-area-publica-2/>



Fig. 3.19: Faixa pretendida pelo Estaleiro Só & Cia”, final da década de 1940. Observe-se que não havia mais trilhos da ferrovia, mas ainda permanecia – assinalado no extremo direito da foto – o trapiche para lançamento dos cubos sanitários.

Fonte: Acervo do Museu Joaquim Felizardo/fototeca Sioma Breitman.

Esse estaleiro, indústria grande empregadora de mão de obra, foi um empreendimento de relevante importância econômica para Porto Alegre. No entanto, muito mais determinante para o bairro foi o Hipódromo do Cristal. Seu planejamento contava, desde 1939, no “Plano Diretor da Cidade de Porto Alegre” de Arnaldo Gladosch, para ocupar um lugar aqui, conforme pode ser visto na figura 3.20. Nesta planta, de maio do mesmo ano, sobre o traçado da Ferrovia do Riacho, da estação do Cristal e do quartel da Brigada Militar, estava definido um aterro sobre a baía do Cristal e a localização do futuro “Hypódromo do Crystal”.



Fig. 3.20: Plano de 1939, aterro da baía do Cristal e construção do hipódromo. Pode ser observada a linha da ferrovia. No canto inferior direito (e no detalhe ampliado) a assinatura manuscrita de Arnaldo Gladosch.

Fonte: Arquivo Histórico Moyses Vellinho.

Contudo, a inauguração do novo hipódromo ocorreu somente em 1959, com a transferência do Prado Independência para a zona sul. Marco divisor de época para o bairro, obra de dimensões monumentais, o hipódromo ocupou toda a área central do bairro junto ao Guaíba, inclusive aterrando parte da baía. Os prédios das arquibancadas e tribunas são de arquitetura ímpar, tombados como patrimônio cultural, pioneiros da arquitetura modernista na cidade, autoria do arquiteto uruguaio

Fresnedo Siri. Naquele momento, acreditava-se que o Cristal saía do atraso para ser a vanguarda²⁹⁹.



Fig. 3.21: Comparação com o mapa da figura anterior mostra a grandiosidade que foi o empreendimento do Hipódromo do Cristal, com área aterrada superior à do plano inicial, à esquerda da linha amarela. Na extremidade esquerda está parte do leito da Avenida Diário de Notícias.
Fonte: Graficação do autor sobre foto do acervo do Museu Joaquim Felizardo/fototeca Sioma Breitman.



Fig. 3.22: Detalhe das tribunas e arquibancadas, ainda em obras. No alto da foto, à esquerda, a Ponta do Melo com o Estaleiro Só já operando.
Fonte: Acervo do Museu Joaquim Felizardo/fototeca Sioma Breitman.

²⁹⁹ PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Memória dos Bairros – Cristal. Porto Alegre: Sec. Mun. da Cultura, 2003, p. 45.

Mas a construção e operação destes equipamentos, estaleiro e hipódromo, assim como já havia ocorrido com o Asseio Público, quartel da Brigada Militar e pedreiras, também trouxeram consigo sub-habitações e vilas populares clandestinas³⁰⁰, com algumas que persistem até os dias de hoje.

No início da década de 1960, em frente ao Hipódromo, na Avenida Icaraí, instalou-se uma indústria, de porte significativo, de garrafas térmicas: a Termolar³⁰¹. Após ela, operou no bairro mais outra indústria, Massas Coroa, do ramo alimentício. Estava localizada na Av. Cel. Massot, em frente ao desativado ramal da ferrovia que ia a Vila Nova. Porém, o ensaio industrial do bairro se esgotou por aí, subsistindo somente a Termolar, que tem atuação global. Apesar de todos os equipamentos, o bairro que surgiu aí não foi um bairro operário, nem classe A. Também estava na contramão da localização das indústrias na cidade, que se concentraram ao norte, acompanhando as principais rodovias.

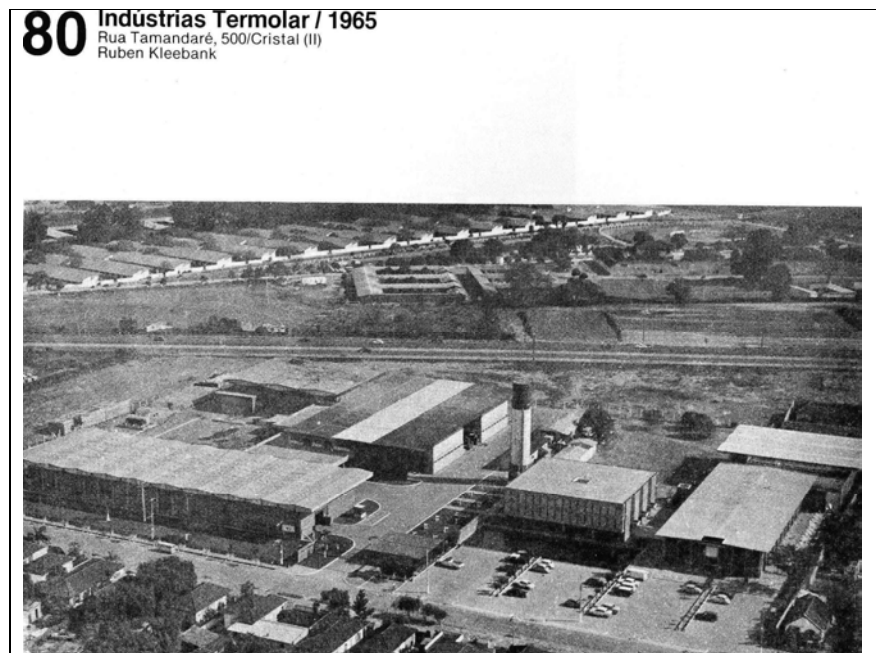


Fig. 3.23: Indústria Termolar, na parte superior da foto estão as baias do Hipódromo.

MIZOGUCHI, Ivan. *Arquitetura Moderna em Porto Alegre*. São Paulo: PINI, 1987. p. 202.

Ainda da segunda metade da década de 1960, deve ser assinalado outro importante equipamento, que foi instalado não exatamente na zona sul, mas junto ao acesso a ela. Em aterro sobre o Guaíba, próximo ao Asilo de Mendicidade, foi

³⁰⁰ *Ibid.*, p. 82.

³⁰¹ MIZOGUCHI, Ivan; XAVIER, Alberto. *Arquitetura Moderna em Porto Alegre*. São Paulo: PINI, 1987. p. 202.

construído um estádio de futebol particular, do Sport Club Internacional. Com capacidade de mais de 50.000 assistentes, veio a ter permanente impacto na zona sul, pois interfere na acessibilidade da mesma a ela.

Enquanto o Cristal recebeu esses importantes equipamentos, nada disso se reproduziu na Tristeza ou nos balneários mais ao sul, que prosseguiram como balneários e zonas residenciais, sem desenvolver comércio ou outra atividade de destaque, apenas para consumo local. O que de mais relevante recebeu a Tristeza, no final da década de 1950 e início da seguinte, foram novos prédios de igrejas, indicativo de aumento da população residente. Na Tristeza, em frente à praça principal, foi construída a igreja católica, uma vez que a antiga igreja de 1898 estava pequena demais para o número de fiéis³⁰². Também de 1958, e igualmente na Praça da Tristeza, é o templo da comunidade protestante³⁰³. A rede de abastecimento para consumo diário se concentrou na Tristeza, com supermercados e pequenas lojas, que completavam o quadro. Do passado, sobrou o cinema Gioconda, mas somente até a década de 1970.



Fig. 3.24: O estádio de futebol sendo construído em aterro sobre o Guaíba, em meados da década de 1960. Na parte superior da foto pode-se ver o Hippódromo do Cristal, à direita a ponta do Dionísio e do Melo.
Fonte: <http://www.internacional.com.br/pagina.php?modulo=4&setor=29&secao=&subsecao=>

³⁰² FLORES, op. cit; PELLIN, 1979, op.cit.

³⁰³ MIZOGUCHI, Ivan; XAVIER, Alberto. Arquitetura Moderna em Porto Alegre. São Paulo: PINI, 1987. p. 148.



Fig. 3.25: Nova igreja Católica da Tristeza, de 1958.
Fonte: Foto do autor.



Fig. 3.26: Na esquerda a torre da Igreja Protestante, na direita a praça Souza Gomes, em primeiro plano a Av. Wenceslau Escobar.
Fonte: Foto do autor.

No mesmo ano em que ganhava seus dois principais templos religiosos, deixaram de funcionar as barcas entre a Vila Assunção e a vizinha cidade de Guaíba, pois fora inaugurada a travessia rodoviária sobre o Guaíba, no bairro Navegantes, com a ponte de vão móvel. Ficou de saldo para a Vila Assunção uma ocupação irregular na margem do Guaíba, que havia crescido orbitando o terminal de navegação. Denominada até hoje de Vila dos Pescadores, esta vila popular criou uma barreira entre o lago e o bairro, assim como outras intervenções nas imediações. Barreira essa de acesso tanto visual como físico ao lago, no sentido contrário das intenções originais do projeto de Ruy V. Leiria. Cessando o serviço das

barcas, também encerraram as possibilidades de a zona sul capitalizar algum benefício comercial da demanda que por ele era gerada.

Não bastasse a concorrência dos balneários marítimos, nova realidade se abateu sobre a zona sul: a poluição das águas do lago Guaíba, comprometendo seu uso. Observe-se o paradoxo: o agente poluidor que deixou as águas impróprias ao banho foram os esgotos sanitários da cidade, despejados sem tratamento no Guaíba. O esgoto da cidade, cuja remoção motivara a aproximação das praias da zona sul até a cidade, setenta anos depois era responsável pelo abandono delas. Em outras palavras, com o comprometimento da balneabilidade do lago, deixava de existir a demanda pelas praias da zona sul da cidade. Estava encerrando o perfil de utilização da zona sul como balneário, nem haveria novos loteamentos com esse mote.



Fig. 3.27: Praia de Ipanema hoje, e Vila Assunção, e Tristeza, e etc.
Fonte: Foto do autor.

O final do século também trouxe o fim do Estaleiro Só, que parou de operar em 1996, afetado pela conjuntura econômica de anos de estagnação industrial. O Hipódromo do Cristal entrou em decadência. Com a mudança de costumes sociais, as apostas em corridas de cavalos entraram em contínua queda de demanda, e o *Jockey Club* passou a enfrentar dificuldades para se manter. Ao contrário dos tempos da sua inauguração, não havia mais multidões enchendo suas estilosas

arquibancadas.

No final do século XX, a zona sul não consolidou qualquer aproveitamento do período em que o trânsito rodoviário para o sul do Estado passava por ela. Não se firmou como polo industrial. Seu grande parque social e esportivo, o hipódromo do Cristal, estava à beira da insolvência. Suas praias não eram mais balneáveis. Terminou o século sem qualquer empreendimento comercial que fosse significativo. Nessa conjuntura, a zona sul assumiu a característica de bairro residencial, de baixa densidade demográfica.

3.4 A ZONA SUL NOS PLANOS DIRETORES DA CIDADE

O “Plano Geral de Melhoramentos”, sob a coordenação do arquiteto João Moreira Maciel, proposto em 1914, é considerado o primeiro trabalho com uma visão de conjunto da cidade. Apesar de a Tristeza ser um incipiente vilarejo, então muito afastado da área urbana da cidade, o Plano já previa a ligação entre ambos. Pretendia-se conectar a Tristeza ao Centro, através de uma avenida que contornaria a cidade, ao lado da margem do Guaíba³⁰⁴.



Fig. 3.28: Plano de 1914 previa uma avenida na marginal, com canteiro central, que contornaria o centro da cidade e se estenderia até a Tristeza. Fonte: Graficação do autor sobre Mapa de 1932, IHGRGS. Cartografia virtual histórica-urbana de Porto Alegre. 2005. 1 CD ROM.

³⁰⁴ SOUZA, Célia. Plano geral de melhoramentos de Porto Alegre: o plano que orientou a modernização da cidade. Porto Alegre: Armazém Digital, 2008. p. 206.

Em 1939, a zona sul foi contemplada no “Plano Gladosch”, que previa a construção do Hipódromo do Cristal, parte dele em aterro sobre o Guaíba³⁰⁵ (ver figura 3.20).



Figs. 3.29 e 3.30: mapas com zoneamentos do “Plano de 1959”. Da zona sul, somente o Cristal era abrangido, o restante era classificado como “área de expansão urbana”.

Fonte: PORTO ALEGRE. Plano Diretor. 1964.



Figs. 3.31 e 3.32: O plano diretor de 1979 abrangeu toda a cidade, e manteve a zona sul com sua vocação original de residências unifamiliares.

Fonte: PORTO ALEGRE. 1º PDDU, Lei Complementar nº 43/1979.

³⁰⁵ CANEZ, Anna Paula. Arnaldo Gladosch o edifício e a metrópole. Porto Alegre, Ed. UniRitter, 2008. p. 190.

Os estudos posteriores, que somente tomaram a forma de lei na década de 1960, com a denominação de “Plano de 1959”, mantiveram as vias de acesso para a zona sul. Esta primeira lei colocava em prática o zoneamento de usos, e incluía o Cristal como zona urbana. O restante da zona sul era considerado “zona de expansão urbana”. Esse plano diretor somente em 1975 abordou a zona sul, em sua “Extensão D”, que teve, porém, sua implantação sustada³⁰⁶.



Fig. 3.33: Macrozonas do plano diretor de 1999, a zona sul é classificada como “cidade jardim”.

Fonte: PORTO ALEGRE. PDDUA, Lei Complementar nº343/1999.

³⁰⁶ NYGAARD, Paul Dieter. Planos Diretores de Cidades discutindo sua base doutrinária. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2005. p. 185.

Chegado o ano de 1979, foi lançado “1º Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano”, que regulou toda a cidade. A zona sul foi tratada preferencialmente como área residencial. De maneira geral, pode-se dizer que aos antigos loteamentos balneários era admitida somente a atividade habitação unifamiliar, mantendo a concepção original dos mesmos³⁰⁷.

Vinte anos após, o “primeiro” plano diretor de Porto Alegre – que na realidade já era o segundo –, foi sucedido por outro “primeiro” plano diretor, o “Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental”, Lei Complementar nº 434/1999. Esse, em tese, daria tratamento diferenciado para a zona sul aqui estudada. A zona dos loteamentos balneários, ver figura 3.33, recebeu a denominação de “Cidade Jardim”, não exatamente no sentido original de Ebenezer Howard, comentado no capítulo 3.6 anterior, mas:

A denominada Cidade Jardim é uma parcela residencial da cidade, que se estruturou com baixas densidades populacionais integrada aos elementos naturais típicos da paisagem local. [...] além de Ipanema, estão os bairros Vila Assunção, Vila Conceição, Pedra Redonda, Espírito Santo, Guarujá e Serraria.³⁰⁸

As macrozonas “cidade jardim” e sua vizinha, “cidade de transição”, foram resumidamente definidas da seguinte maneira:

Cidade Jardim (Macrozona 5) - abrange especialmente os bairros junto à orla do Guaíba, como Ipanema e Assunção, que devem manter suas características residenciais, com predominância de casas e alguns edifícios sempre circundados por áreas verdes.

Cidade da Transição (Macrozona 4) - é uma zona intermediária entre a parte mais populosa da cidade e a linha dos morros, em direção ao sul do Município. Atinge bairros como o Glória, Partenon, Cristal, Nonoai e Cavallhada. Deve manter sua característica residencial e ter o crescimento de moradores controlado, conservando sua paisagem natural.³⁰⁹

Esse novo ordenamento trouxe uma grande novidade para os loteamentos balneários da zona sul, que foram classificados como zonas de uso predominantemente residencial, sendo que esta sua atividade principal – residencial – não tinha limites de porte³¹⁰, ver figura 3.34. Isso, na prática, representa uma diferença fundamental em relação ao plano diretor anterior. Se antes, para a maior

³⁰⁷ PORTO ALEGRE. 1º PDDU, Lei Complementar nº 43/1979.

³⁰⁸ Fonte: http://www2.portoalegre.rs.gov.br/spm/default.php?reg=6&p_secao=193

³⁰⁹ Fonte: http://www2.portoalegre.rs.gov.br/spm/default.php?reg=3&p_secao=17

³¹⁰ PORTO ALEGRE. PDDUA, Lei Complementar nº 343/1999. anexos 5.1, 5.4 e 5.5.

parte desses loteamentos era permitido somente o licenciamento de residências unifamiliares, sendo vedadas residências multifamiliares, a partir de 1999 essa limitação caiu. Estabeleceu-se uma quota ideal (QI) de 75 m² (número máximo de economias por terreno é o resultado da divisão do lote ou gleba pela QI de terreno por economia – art. 109), ou seja, em um terreno de apenas 300 m², passou a ser permitida a construção de edifícios ou condomínios horizontais de até quatro economias.

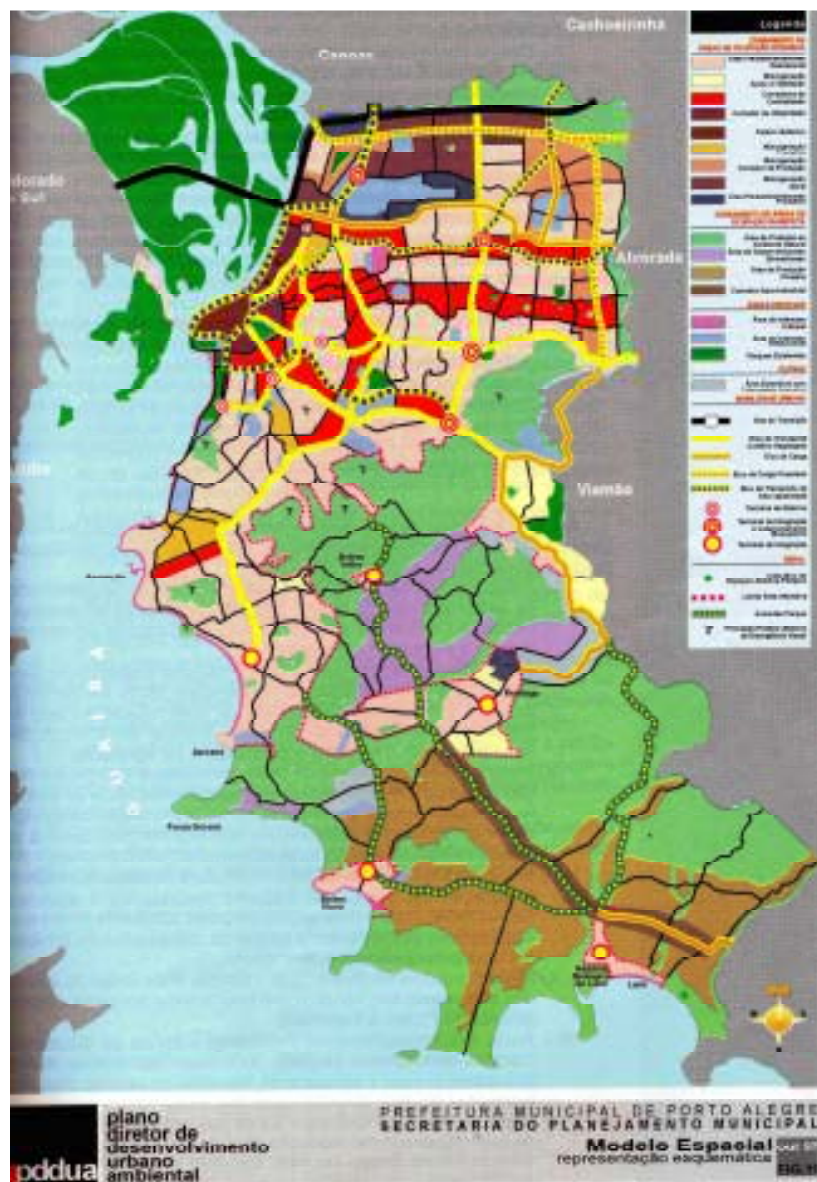


Fig. 3.34: O "modelo espacial" zoneou a zona sul como "área predominantemente residencial", porém multifamiliar.
Fonte: PORTO ALEGRE. PDDUA, Lei Complementar nº343/1999.

Em se tratando de loteamentos balneários, essa é uma substancial diferença. Veja-se, por exemplo, o caso da Vila Assunção. No memorial do loteamento elaborado por Ruy de Viveiros Leiria³¹¹, em 1937, foi estabelecido que os lotes teriam no mínimo 360 metros quadrados, e que as casas seriam de centro de terreno. Assim, o novo plano diretor liquidou o espírito da urbanização da Vila Assunção e seus correlatos loteamentos balneários. As consequências são apresentadas no próximo tópico.

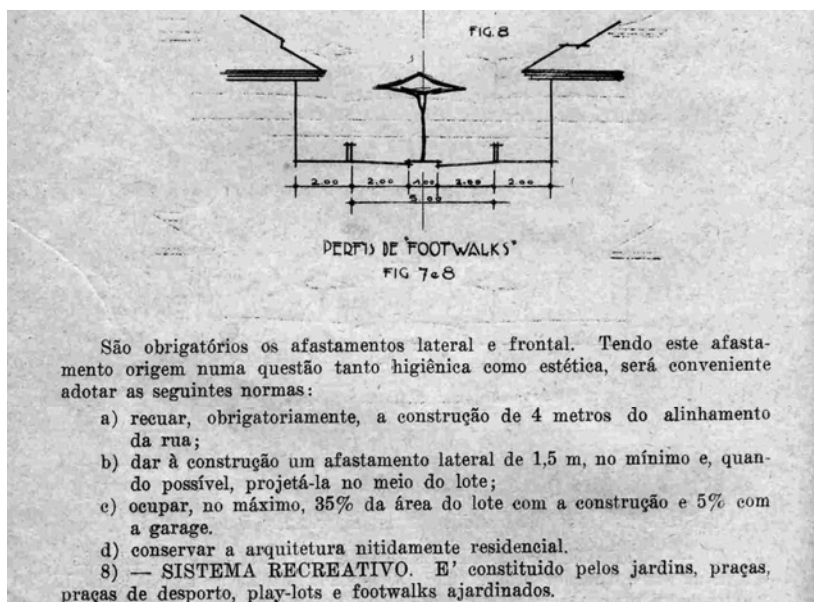
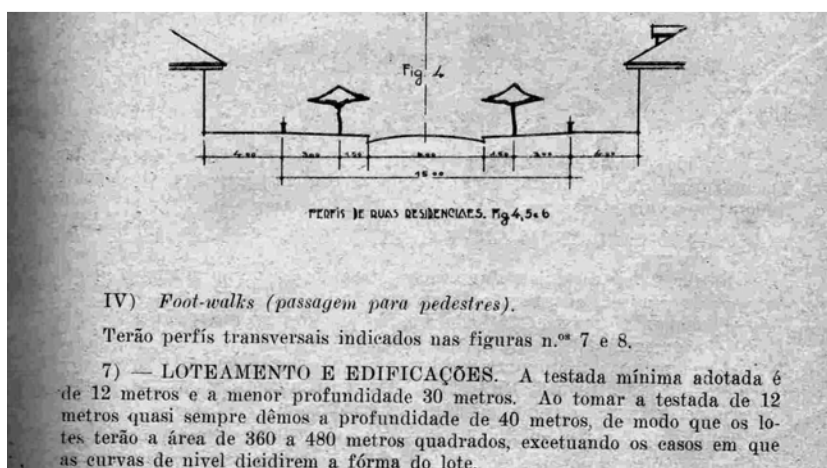


Fig. 3.36: Somente residências, e afastadas de todas divisas. Taxa de ocupação máxima de 40%.

Fonte: LEIRIA, Ruy Viveiros. Opus cit. p. 22.

³¹¹ Fonte: LEIRIA, Ruy Viveiros. Projeto de urbanização da Vila Assunção. Boletim da Sociedade de Engenharia, nº 31, Porto Alegre, janeiro de 1940. p. 16 a 28.

4.5 A ZONA SUL HOJE

Quem vai do centro da cidade para a zona sul, hoje, é recebido em grande estilo na sua “porteira”. Na última curva da margem do Guaíba, antes da Ponta do Melo, em frente ao antigo leito da Ferrovia do Riacho, está situado o Museu Iberê Camargo. O prédio, projetado pelo afamado arquiteto português Álvaro Siza e inaugurado em 2008, marca com destaque sua presença.



Fig. 3.38: Recepcionando quem vai para a zona sul, o diferenciado Museu Iberê Camargo, projeto de Álvaro Siza.
Fonte: Foto do autor.

Os primeiros anos do século XXI trouxeram novos equipamentos para a zona sul. Um grande *shopping center* é o de maior impacto. Construído ao lado do Hipódromo do Cristal em área adquirida dele, negociada para amenizar as dificuldades que enfrenta o esporte turfístico. De seu licenciamento fez parte a contrapartida de reassentamento de algumas vilas de sub-habitações nas vizinhanças, e a duplicação da Avenida Diário de Notícias. Suas obras foram começadas nos primeiros anos da década de 2000, mas inicialmente foi inaugurada apenas uma parte de seu complexo, onde se encontra instalado um supermercado (Big). O restante do empreendimento hibernou alguns anos, na espera de melhor conjuntura econômica. Finalmente, em novembro de 2008, ele foi inaugurado, que se constitui no maior *shopping center* da cidade. Além das lojas, restaurantes de

qualidade, equipamentos de lazer como cinemas e boliche. Em seus pátios de estacionamento são realizadas promoções eventuais, inclusive de caráter artístico.

Como parte do complexo desse *shopping*, já está em construção um edifício comercial, com 80 metros de altura (figura 3.40).

Cumprindo compromissos de contrapartida de seu licenciamento, algumas vilas de sub-habitações, situadas em zonas de risco, foram reassentadas. No início da década de 2000, foi a população da margem da Sanga da Morte e, em 2009, parte dos moradores da margem do arroio Cavalhada (figura 3.41).



Outras benfeitorias já realizadas:

<p>Centro de Transformação Socioambiental. Um pavilhão em um terreno de 1.410 m² para reciclagem de materiais foi doado à ONG Solidariestate, visando a capacitação profissional, a geração de renda para famílias carentes e a preservação ambiental.</p>	<p>Moradias para 780 famílias. Assentamento de 600 famílias que vivem em condições precárias à margem do Guaiás em casas novas com escola e posto de saúde no Bairro Vila Nova. Em breve, mais 100 famílias serão beneficiadas.</p>
--	--

BB BarraShoppingSul

TUDO E MUITO MAIS.

Fig. 3.39: Anúncio publicitário da inauguração do Shopping Center no Cristal, em 2008.

Fonte: Zero Hora, Porto Alegre, 14 out.. 2008. p. 9.



Fig. 3.40: Torre comercial que terá 80 metros de altura, em construção junto ao *shopping center* no Cristal, será o prédio mais alto da zona sul de Porto Alegre.

Fonte: Foto do autor, jul. 2010.



Fig. 3.41: Sub-habitações vêm sendo removidas das margens do arroio Cavalhada, que passa área do Hipódromo do Cristal. Está prevista a construção de uma avenida e de um parque linear nas margens.

Fonte: Foto do autor, ago. 2010.

Nesta década, a Avenida Wenceslau Escobar tem sido endereço de pequenos centros comerciais, que primeiramente se instalaram junto ao supermercado, no coração da Tristeza, em frente ao antigo posto policial, inclusive com lanchonete com *drive-thru* do McDonald's, e agora proliferam dali até os limites da Vila Assunção. Entre o local onde eram os últimos 500 metros da Ferrovia do Riacho até

a estação da Tristeza, há atualmente pelo menos quatro centros comerciais. Na frente de todos estes empreendimentos, em outros tempos circularam os trens da Ferrovia do Riacho.



Fig. 3.42: Em frente ao antigo posto policial da Tristeza (à esquerda), loja de *fast-food*.

Fonte: Foto do autor.



Figs. 3.43 a 3.46: Entre a praça da Tristeza e a Vila Assunção proliferam pequenos novos centros comerciais.

Fonte: Fotos do autor.

Apesar de a zona sul historicamente ter sido caracterizada por habitações unifamiliares, não é mais essa a tendência das novas construções. Agora, onde a legislação permite, predominam os edifícios. Onde não permite, são construídos os “condomínios horizontais”, através da união de uns poucos lotes, quando não

apenas um, e inserção de várias habitações de três pavimentos, geralmente coladas nas divisas. Isso quando não são construídos edifícios mesmo, aproveitando-se de brechas legais. Se no passado as chácaras eram fracionadas em terrenos, agora, como não é possível fracionar ainda mais esses terrenos, são multiplicadas as casas sobre eles. Só escapam desse amontoamento os terrenos escolhidos para serem sedes de associações e clubes privados.



Fig. 3.47: Edifício de cinco pavimentos em rua interna da Vila Assunção, obstruindo a insolação das casas vizinhas.
Fonte: Foto do autor.



Fig. 3.48: Condomínio com casas de três pavimentos, também na Vila Assunção.
Fonte: Foto do autor.

Novos loteamentos para construção de casas ainda são lançados na zona sul,

mas fora da área em estudo, ou seja, afastados do “litoral”, adiante dos bairros Cavahada e Hípica, com terrenos de testadas de cinco ou sete metros.

Também adiante da zona em estudo, mais para o sul, existem lançamentos de condomínios horizontais com características diferenciadas. Eles lembram os conceitos da Vila Assunção: lotes amplos, casas de centro de terreno, máximo de dois pavimentos, grandes áreas verdes. Trata-se, contudo, de conjuntos particulares, sem logradouros públicos, e afastados do cidadão comum por muros ou outras barreiras. São autossegregados, portanto não trazendo qualquer contribuição para a urbanidade da cidade.

A zona sul recebeu um incremento de habitações, quer por condomínios horizontais, quer seja edifícios altos, estes junto às avenidas principais e áreas de comércio. Também empreendimentos comerciais têm proliferado. Por outra banda, não tem recebido, na mesma proporção, melhorias no sistema viário para acompanhar essa densificação. Aos poucos, os congestionamentos também começam a fazer parte da rotina da zona sul. No início da década a Avenida Wenceslau Escobar recebeu obras de alargamento no trecho entre a Praça da Tristeza e a Rua Landel de Moura, as quais proporcionaram grande melhoria no fluxo de veículos naquela área, que estava saturado. Com a inauguração do BarraShoppingSul foi duplicado um trecho da Avenida Diário de Notícias. Outras melhorias dizem respeito somente à modificação no sentido de ruas, fazendo binários e outros pequenos ajustes. Na prática, essas obras não são suficientes e os congestionamentos fazem parte da rotina.



Figuras 3.49 e 3.50: Recém-alargado um trecho da Av. Wenceslau, outro já necessita de obras; Obras de compensação do novo *shopping center* não foram suficientes para compatibilizar a nova demanda de trânsito.

Fontes: ZH Zona Sul, Porto Alegre, 21 out. 2007. p. 1; Zero Hora, Porto Alegre, 12 nov. 2008, p. 42.



Figuras 3.51 e 3.52: Congestionamentos diários, matéria recorrente.
 Fonte: ZH Zona Sul, Porto Alegre, 26 jun. 2009; ZH Zona Sul, Porto Alegre, 23 out. 2009, p. 1.

Para uma região da cidade onde o trânsito nunca havia sido motivo de preocupação, esta novidade – os congestionamentos – é motivo de críticas, até com cartum, em jornal e *blog* sobre o cotidiano da zona, como pode ser visto na figura 3.53.



Fig. 3.53: As reclamações da comunidade se avolumam, a ponto da imprensa fazer charges do problema, com trocadilho entre a manchete e o nome de avenida.

Fonte: ZH Zona Sul, Porto Alegre, 8 jan. 2010, p. 1.

Conforme visto no cartum acima, a população da zona sul tem se manifestado

contrariada por essa nova tendência. Entidades representativas da comunidade, como o Clube de Mães da Vila Assunção, têm reivindicado mais atenção das autoridades para com seus problemas, obtendo repercussão na imprensa, em *blogs* da internet, audiências públicas com a Câmara de Vereadores e com o Ministério Público do Estado, onde são abordados principalmente assuntos relacionados à segurança, sistema viário, transporte público, plano diretor e alagamentos³¹³.



Fig. 3.54: Blog da internet milita quanto a questões de urbanização na orla sul.

Fonte: <http://poavive.wordpress.com/>

O problema da falta de condições de balneabilidade das praias de Porto Alegre permanece até hoje, aproximadamente cinquenta anos após sua identificação. A praia do Lami é atualmente a melhor opção de praia balneável na cidade. Fica no extremo sul dos limites municipais, na divisa com a localidade de Itapuã, Município de Viamão, já próximo da lagoa dos Patos. Essa praia é frequentada majoritariamente pela população de baixa renda, ao contrário dos balneários da época da Ferrovia do Riacho, então utilizados pelas classes média e alta da cidade. Belém Novo também apresenta condições de balneabilidade, mas menos áreas com praias para receber banhistas. Já em Ipanema, Pedra Redonda ou Vila Assunção, tal é o comprometimento delas que sequer são realizados exames bacteriológicos de suas águas.

³¹³ KUSIAK, Aline. Comitê Pró-Vila Assunção, convite para audiência com o Presidente da Câmara Municipal, 08 abr. 2008.

 Prefeitura Municipal de Porto Alegre DMAE – Departamento Municipal de Água e Esgotos Divisão de Pesquisa	
Condições de balneabilidade da Praia do Lami	
Período de 28/02/2010 a 28/03/2010 (5 amostras)	
Pontos de coleta	Condição de balneabilidade
Posto 1	PRÓPRIA
Posto 2	PRÓPRIA
Posto 3	PRÓPRIA
Posto 4	PRÓPRIA

Fig. 3.59: Praia do Lami é balneável.

Fonte: <http://www.portoalegre.rs.gov.br/dmae/>



Prefeitura de PORTO ALEGRE
 Quem quer continuar a campanha de trânsito, estende a mão.
 Faça o gesto na faixa sem sinaleira.

Serviços Departamentos Empresas

DMAE > Serviços > Monitoramento das praias > Ipanema

O Dmae
 Água
 Esgoto
 Educação Ambiental
 Serviços
 Fornecedores

Praia de Ipanema

A praia de Ipanema está **imprópria** para banho, por razões de saúde pública, uma vez que os índices de coliformes fecais se apresentam muito acima dos limites fixados na Resolução 274/2000* do Conselho Nacional do Meio Ambiente-Conama.

*A Resolução 274/2000 do Conama (órgão consultivo e deliberativo do Sistema Nacional do Meio Ambiente-Sisnama) recomenda que 80% das análises bacteriológicas, de um conjunto das 5 últimas amostras coletadas, devem apresentar quantidade de *Escherichia coli* (coliformes fecais, bactérias que apontam o índice de contaminação fecal) igual ou menor a 800 NMP/100 mL (NMP/100 mL = Número Mais Provável de microorganismos em 100 mililitros de água).

Fig. 3.60: Praia de Ipanema imprópria para banho.

Fonte: http://www2.portoalegre.rs.gov.br/dmae/default.php?p_secao=222

Em consequência, Pedra Redonda, que foi o ponto de maior destaque da fase balneária da zona sul, está completamente abandonada. No local onde funcionou a estação final da Ferrovia do Riacho, com seu girador, nada subsistiu para testemunhar seu passado glorioso. O acesso para a praia da Pedra Redonda está totalmente abandonado, permanentemente sujo, e até ocupações clandestinas sobre o logradouro lá se encontram. A escadaria de pedra granítica até a praia vai se degradando. Hoje ela é utilizada mais para realização de cultos umbandistas, do que para acesso dos moradores da vizinhança.



Fig. 3.61: Acesso para a praia da Pedra Redonda: sarjeta com esgoto a céu aberto e lixo, construção irregular sobre a via.
Fonte: Foto do autor.



Fig.3.62: A pedra redonda virou altar de cultos umbandistas.
Fonte: Foto do autor.

O cânion por onde trafegaram os trens “apinhados” de veranistas, atualmente está ocupado por sub-habitações ou por lixo, em completo abandono. Ainda, paira sobre o cânion o traçado viário de duplicação da Avenida Wenceslau Escobar, que prevê a demolição da pontezinha, figura 3.63. A cidade desperdiça a oportunidade de capitalizar o local como parque ou ciclovia.



Fig. 3.63: Antiga passagem na rocha para a Pedra Redonda, completamente abandonada, está transformada em depósito de lixo. Ao fundo pode ser observada a ponte seca do acesso à Vila Conceição.
Fonte: Foto do autor.



Fig. 3.64: Antigo leito da ferrovia, entre a ponte da Vila Conceição e o terminal da Pedra Redonda, ocupada por sub-habitções.
Fonte: Foto do autor.

Outro local que foi de grande movimento, a estação das barcas para Guaíba, na Ponta do Dionísio, está completamente abandonado.



Fig. 3.65: Antigo terminal das barcas, na Ponta do Dionísio, mais de 50 anos de ociosidade.
Fonte: Foto do autor.

Mas não foi só à degradação de seus balneários que a zona sul assistiu na última década. A praia de Ipanema estava tomada por bares construídos irregularmente sobre suas areias, os quais somavam 30 estabelecimentos cuja proliferação data dos anos de 1970. Essas construções desqualificavam o litoral, além de também obstruírem a passagem dos pedestres nas areias, e até mesmo nos passeios. Após longos anos de batalhas judiciais, os bares foram sendo removidos um a um. Em nove de outubro de 2007 foi demolido o “Bar do Orlando”, o último de Ipanema³¹⁴, e penúltimo irregular na zona sul. O último, o “Timbuka”, estava na Vila Assunção, e foi demolido dois anos após, em 10 de abril de 2009. Mesmo sendo clandestino e obstruindo o passeio público, ainda foi motivo de protestos por alguns usuários descontentes³¹⁵. Afinal, a população ainda deseja usufruir do litoral, pois essas praias são muito utilizadas, principalmente nos finais de semana. Não só para caminhadas, mas churrascos nas áreas públicas e piqueniques.

³¹⁴ Zero Hora, Porto Alegre, 10 out. 2007.

³¹⁵ Zero Hora. Porto Alegre, 11 abr. 2009.



Figs. 3.66 e 3.67: O bar clandestino Timbuka, na Vila Assunção, havia invadido até o passeio. Foi demolido somente por ordem judicial, em 10 abr. 2009.

Fontes: Foto do autor, 2007; Zero Hora, Porto Alegre, 11 abr. 2009.



Figs. 3.68 e 3.69: No dia da demolição do último bar clandestino da orla, alguns populares tentaram impedir a ação judicial. Entre eles estava um vereador, na extrema direita da foto, segurando a mão do dono do bar, de camisa azul. O fato do vereador atualmente ser o Secretário de Planejamento de Porto Alegre causa apreensão aos moradores da zona sul.

Fonte: Zero Hora, Porto Alegre, 11 abr. 2009.

Mas, se por um lado antiga demanda da comunidade foi atendida, com a remoção de estabelecimentos irregulares de local nobre, como o caso do bar na orla da Vila Assunção, novos reveses atingem a zona sul. Além de questões pontuais, que aparentam ser transitórias, como a ocupação de praças por terminais de ônibus e floriculturas, com o beneplácito da Prefeitura, outros episódios também incomodam os moradores da zona sul. Exemplos são a alienação, pela Prefeitura, de passagens de pedestres na Vila Assunção, e a nova ocupação da margem do Guaíba, sem licenciamento, também na Vila Assunção, por um estabelecimento denominado de APROA. Somando-se a esse quadro a modificação liberalizante de regime urbanístico de algumas áreas. Alguns desses questionamentos são objetos de inquéritos no Ministério Público, que ao aceitar as denúncias, reconhece a possibilidade de existirem potenciais prejuízos aos bens difusos da população, como o meio ambiente sustentável.



Fig. 3.70: Passagens de pedestres entre quadras de grandes comprimentos foram alienadas pela Prefeitura, mutilando o plano urbanístico da Vila Assunção. Antiga parada de ônibus não estava naquele local por acaso.

Fonte: Foto do autor.



Fig. 3.71: Edificação e aterro na margem do Guaíba, na Vila Assunção.

Fonte: Foto do autor.

Atualmente resta apenas um local na zona sul em que a população tem uma aproximação maior com o lago Guaíba, podendo usufruir de sua beleza. É o calçadão em Ipanema, onde, apesar de não ser balneável, pode-se apreciar o panorama, fazer caminhadas e freqüentar bares e restaurantes.

No tocante aos bairros Belém Velho, Vila Nova e Belém Novo, contemporâneos da Tristeza no final do século XIX, tanto em termos de proximidade geográfica como em urbanização e atividades de suas populações, o quadro difere da situação atual da Tristeza e vizinhanças. Belém Velho, que no passado gozou do prestígio de ser sede da sesmaria, não teve crescimento significativo no século XIX, sendo sucedido por Belém Novo. Villaça³¹⁶ apontou que “a praça e o arranjo das casas existentes em torno da igreja” não mudou muito de 1855 até o final da década

³¹⁶ VILLAÇA, op. cit., p. 104.

de 1970. A mesma situação persiste agora, no final da década de 2010. Belém Velho não apresenta qualquer empreendimento de maior destaque.



Fig. 3.72: Calçadão de Ipanema, lugar onde a população pode ter uma maior aproximação com o lago Guaíba.

Fonte: Foto do autor.



Fig. 3.73: Em Belém Velho, a figueira é o que há de mais notável, pois não construções novas significativas.

Fonte: Foto do autor.

A situação não é muito diferente com sua sucessora, Belém Novo. Recebeu alguns loteamentos balneários concomitantemente com a vizinhança da Tristeza,

“Balneário Leblon” e “Belém Novo Balnear”, mas eles não se desenvolveram e ainda hoje há muitos lotes vazios. Teve pequeno crescimento vegetativo, com predominância das faixas de baixa renda. Atualmente, na via que lhe dá acesso, encontram-se condomínios fechados de luxo, com campo de golfe, e um aeroclube. No entanto, não são empreendimentos que proporcionem um intercâmbio comercial ou cultural entre eles e a população de Belém Novo.



Fig. 3.74: Avenida principal da “Villa Balneária Nova Belém” apresenta mais lotes vazios do que ocupados.

Fonte: Foto do autor.



Fig. 3.75: Vila Nova, esquina da Estrada João Salomoni com Rua Jerônimo Minuzo, local da antiga estação da Ferrovia do Riacho.

Fonte: Foto do autor.

Vila Nova, que chegou a dispor dos serviços da Ferrovia do Riacho,

atualmente está colada nas áreas urbanizadas da zona sul, mas mantém uma identidade de produção rural, sendo reconhecida como local de produção segundo definição da própria Secretaria de Planejamento Municipal:

A Vila Nova, interface significativa entre a cidade ocupada mais intensivamente e a cidade de ocupação mais rarefeita, é um núcleo urbano com ares de cidade do interior. Conhecida pela sua produção de pêssegos e ameixas.³¹⁷

Nenhuma dessas três localidades teve, pois, desenvolvimento sequer similar ao da Tristeza.



Fig. 3.76: Em primeiro plano a Vila Assunção, seguida da Tristeza. Após, a Vila Conceição na Ponta dos Cachimbos. A ilha, artificial, é o Clube dos Jangadeiros.
Fonte: Foto de José Augusto Roth. mai. 2008.

³¹⁷ Fonte: http://www2.portoalegre.rs.gov.br/spm/default.php?reg=6&p_secao=193

3.6 TENDÊNCIAS DA ZONA SUL

Conforme examinado anteriormente, no momento atual a zona sul está recebendo grandes investimentos imobiliários, tanto residenciais como comerciais. Novidades, que acompanham essa “onda”, são as complicações no trânsito e mobilizações da comunidade contra os reflexos negativos.

A julgar pelos empreendimentos em planejamento de que se tem conhecimento, a construção de edifícios residenciais e comerciais será predominante no Cristal. Além da torre comercial já em obras no BarraShoppingSul – com previsão de lançamento de outras três torres, uma para hotelaria e duas residenciais –, está em fase de licenciamento preliminar outra torre na Ponta do Melo, no local onde funcionou o Estaleiro Só, empreendimento que recebeu o nome de “Pontal do Estaleiro”. Ainda na área do Hipódromo do Cristal, na área atualmente ocupada pelas baias, a administração do empreendimento negocia o licenciamento para a construção de diversas torres residenciais e comerciais. No outro lado da Avenida Diário de Notícias, atrás de quatro torres residenciais já existentes, está sendo promovida a modificação do zoneamento para também permitir a construção de prédios em altura, uma vez que o regime atual restringe a nove metros a altura no interior da quadra.



Fig. 3.77: O Cristal torna-se palco de grandes empreendimentos imobiliários.

Fonte: Folheto publicitário. 2007.



Fig. 3.78: Na Ponta do Melo, grandiosos planos.
 Fonte: Zero Hora, Porto Alegre, 14 nov. 2008.

Não surpreendem esses movimentos da construção imobiliária. O primeiro grande *shopping center* de Porto Alegre, o Iguatemi, foi instalado há trinta anos em uma zona desvalorizada e de baixa densidade. Tendo por parâmetro as modificações urbanas que ele causou, valorização imobiliária, densificação e polarização comercial, que continuam ocorrendo até hoje, pode-se inferir que algo semelhante vá ocorrer nos arredores do Cristal, devido ao BarraShoppingSul.

25 JUN 2010 Exclusivo: próximo ao estádio do Mundial de 2014, terreno do Jockey Clube deve ganhar 20 edifícios às 08h03



Fig. 3.79: A área do Hipódromo do Cristal segue sendo esartejada. A foto montagem exhibe simulação de vários prédios altos onde estão as baias do Jockey Clube.

Fonte: <http://deolhoem2014.terra.com.br/blog/poa?pagina=4>



Fig. 3.80: Ainda no Cristal, frente para a Av. Wenceslau Escobar, empreendimento propõe alteração do Plano Diretor para obter mais altura.
Fonte: E.U. 279.933.0.

Nos antigos balneários – Vila Assunção, Vila Conceição, Ipanema e demais ao longo do litoral – ainda não é permitida a construção de edifícios. Mas o avanço dos condomínios, proporcionado pelo afrouxamento da legislação e pela descaracterização dos licenciamentos originais desses loteamentos, condenou ao desaparecimento o caráter de casas de centro de terreno que tiveram originalmente.

Está programado para brevemente (2014), que Porto Alegre será uma das cidades-sede da Copa do Mundo de futebol da FIFA, e o estádio de futebol localizado no principal acesso da zona sul, do Sport Club Internacional, conhecido como “Gigante da Beira Rio”, será o palco dos jogos na cidade. Aliás, esse estádio está construído em frente à antiga linha da Ferrovia do Riacho. Quem naquela época poderia imaginar que num local onde as ressacas do Guaíba teimavam em provocar estragos à linha férrea, o lago seria aterrado para a construção de um estádio de futebol, que virá a ser palco de jogos da Copa do Mundo. O clube de futebol pretende muito mais do que adaptar seu estádio para os jogos da Copa, pretende construir um grande complexo esportivo, com algumas torres de edifícios – comerciais, hotéis, etc., ver figura 3.81.

A realidade, porém, é que em qualquer evento que ocorre no estádio da Beira Rio, ou no Gigantinho (ginásio coberto de eventos), o trânsito para a zona sul fica caótico. Posteriormente à construção do estádio, foi construída mais uma avenida, paralela com a Praia de Belas/Padre Cacique, em 1988, na extremidade do aterro, mas nem ela resolveu os congestionamentos gerados pelas atividades do estádio ou do ginásio, ver figura 3.82. A duplicação desta Avenida Beira Rio, iniciada em julho de 2010, não dá garantia alguma de solução para os problemas de trânsito.

para lançamento dos esgotos da cidade no lago Guaíba era a Ponta do Dionísio, depois substituída pela Ponta do Melo, a história se repete. Presentemente, o local escolhido situa-se entre as duas Pontas, praticamente em frente ao Hipódromo do Cristal. Entretanto, desta vez, ao invés de lançar o esgoto em estado natural no canal do Guaíba, ele será lançado em uma tubulação, que o conduzirá, sob o leito do Guaíba, até uma estação de tratamento, adiante da Ponta da Serraria, a mesma que abrigou o Matadouro Modelo. Diferentemente do que ocorreu com o Matadouro, ou com o serviço do Asseio Público e seus cubos, doravante as “matérias excrementícias fecais” não virão até a zona sul por trem, mas através de um encanamento subterrâneo. Este as captará próximo à Usina do Gasômetro, onde hoje são despejadas no Guaíba, e as conduzirá, ao lado das avenidas que o margeiam, até o Cristal. Neste ponto intermediário, uma construção denominada “chaminé de equilíbrio”, com altura equivalente a oito pavimentos, será o ponto de escala da viagem. Conclui-se, portanto, que foi encontrada uma solução para o problema da falta de visibilidade das obras de esgotos. Segundo o dito popular, nenhum político faz esgotos porque eles ficam enterrados, logo nenhum eleitor vê. Desta vez será diferente: uma torre de esgotos, com mirante para observação da vista panorâmica sobre o Guaíba! O PISA também inclui o reassentamento de sub-habitacões, especialmente as que perduram nas margens do Arroio Cavalhada.



Fig. 3.84: Chaminé de equilíbrio, que terá observatório panorâmico, já está em obras na Av. Diário de Notícias.

Fonte: ZH Zona Sul, Porto Alegre, 7 mar. 2008. p. 1.

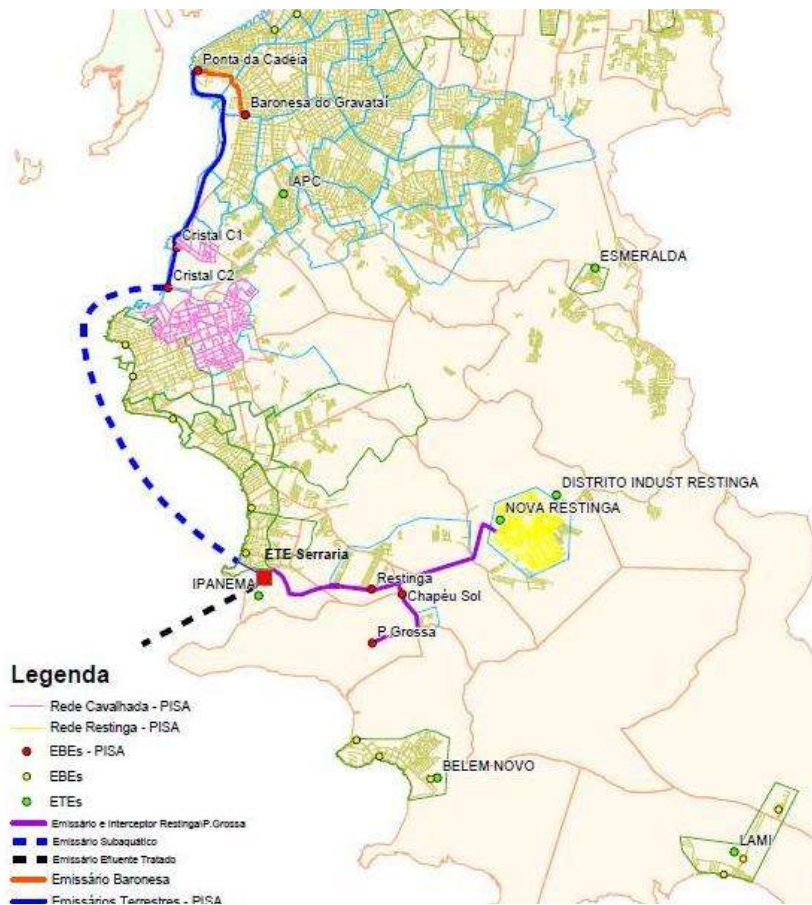


Fig. 3.85: Esgoto sanitário da cidade irá até o Cristal por duto subterrâneo, de onde será bombeado em duto subaquático até estação de tratamento na Serraria.

Fonte: http://www2.portoalegre.rs.gov.br/pisa/default.php?p_secao=15



Fig. 3.86: A colocação do conduto para o esgoto sanitário prossegue na Av. Diário de Notícias.

Fonte: Foto do autor. ago. 2010.

O PISA tem por objetivo passar de 25% para 75% a porcentagem dos esgotos tratados da cidade. Ao alcançar essa meta, estará muito próximo o retorno da balneabilidade das águas do Guaíba. A se confirmar essa tendência, a zona sul

poderá novamente ser local para a população de Porto Alegre tomar banho em seu lago.

Contudo, enquanto o PISA pode reconduzir a zona sul à sua condição anterior, de balneário, a atual legislação de planejamento urbano reserva outra tendência. O presente plano diretor permite um grande incremento na densidade, transformação de todas as áreas que foram unifamiliares em multifamiliares. Todas as casas de centro de terreno, de até dois pavimentos, podem ser substituídas por condomínios fechados de três pavimentos, sem afastamentos laterais. Isso quando não por edifícios mesmo. Logo, o caráter de loteamentos balneários – residências unifamiliares, de baixa densidade – tende a desaparecer.

4 CONCLUSÃO

A determinação de construir a Ferrovia do Riacho data de 1893. Naquela ocasião, as autoridades municipais decidiram que o esgoto cloacal da cidade deveria ser despejado na Ponta do Dionísio, e que seria transportado até lá por trem. Somente no final de 1899 a ferrovia iniciou regularmente o transporte dos “cubos sanitários”, até a Ponta do Melo. No início de 1900, ela começou a transportar passageiros até a Tristeza. Em dez anos a receita com transporte de passageiros superou a de cubos sanitários. Ampliada, passou a operar em 1912, no trecho que vai da Tristeza até a Pedra Redonda e da Estação do Riacho (Arroio Dilúvio) até sua outra margem, onde conectava com os bondes da cidade. Em 1926, foi inaugurada uma conexão com a Vila Nova, mesma época em que se inaugurou uma estação no centro da cidade, próxima ao Mercado Público. No ano seguinte a ferrovia foi arrendada para uma empresa de pavimentação, que manteve a operação de passageiros, durante três anos. Retornou então ao controle do Município que, em 1933, a repassou ao Estado, mais especificamente para a Viação Férrea do Rio Grande do Sul.

Nesse meio tempo, a Tristeza e suas vizinhanças estavam consolidando-se como bairros balneários. Com a concorrência de novo acesso rodoviário e transporte de ônibus, a Ferrovia do Riacho cessou definitivamente as operações de passageiros em 1936, mas manteve a linha para a Vila Nova, prolongando-a até o Matadouro Modelo, onde hoje o Exército Brasileiro tem o quartel da Serraria.

A Ferrovia do Riacho encerrou definitivamente todas as atividades em 1941, quando a Grande Enchente destruiu parte da linha. Foi mantida a Estação do Riacho por mais algum tempo, tendo sido utilizada como depósito de carros-motor, espécie de bonde com motor de combustão interna, que a Viação Férrea empregava para ligar Porto Alegre com cidades próximas através de sua malha ferroviária.

4.1 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Durante a realização do presente trabalho, observaram-se alguns fatos que, embora não devam passar despercebidos e mereçam ser objeto de estudo mais específico, não foram aqui aprofundados por não terem relação direta com o objetivo da pesquisa. Fica, pois, a lembrança para outro trabalho no futuro.

O primeiro desses fatos é a má qualidade com que foi construída a Ferrovia do Riacho, que teve de ser reconstruída em sua quase totalidade, alguns trechos inclusive por diversas vezes. Naquela ocasião, já fazia vinte anos que se construíam estradas de ferro no Rio Grande do Sul. Logo esse não era um desafio tecnológico desconhecido, nem o trajeto apresentava grandes acidentes geográficos a serem vencidos, além da margem do Guaíba. O percurso era absolutamente plano. A construção em cota tão baixa era questão superada, uma vez que seguidamente havia cheias do Guaíba. Que fatores teriam ocasionado que a obra fosse tão precária, ainda mais considerando que a Intendência se pautava por princípios positivistas, que pregavam o conhecimento técnico e a ciência como balizadores das ações públicas³¹⁸?

Outra questão interessante, sob a ótica de nossos dias, é a do combustível utilizado nas locomotivas a vapor: carvão nacional, carvão importado ou lenha. No caso da lenha, as variedades empregadas, entre elas algumas hoje absolutamente proibidas, como a figueira. Verificou-se que naquela época o fator determinante para opção por um ou outro combustível era o custo. A Viação Férrea do Rio Grande do Sul tinha um horto florestal para fornecer lenha. Além disso, empregava nó de pinho. Que impacto ambiental as “marias-fumaças” tiveram no desmatamento? Qual o impacto de poluição que a combustão de carvão poderia ter hoje, caso prosseguisse a utilização delas, que é cogitada em meios especializados na matéria?

Apurou-se que a Ferrovia do Riacho foi pioneira, no Rio Grande do Sul, na utilização do carro-motor para transporte de passageiros. A Viação Férrea do Estado somente adotou essa modalidade após encampar a Ferrovia do Riacho e, então, observar os resultados positivos. Passou ela mesma a fabricá-los. De que maneira o carro motor contribuiu para viabilizar a operação ferroviária gaúcha de transporte de

³¹⁸ SOUZA, Célia Ferraz de. Plano geral de melhoramentos de Porto Alegre: o plano que orientou a modernização da cidade. Porto Alegre: Editora Armazém Digital, 2008.

passageiros, quando a concorrência rodoviária se acentuou?

Provavelmente muito difícil de apontar ou perceber na época (hoje é fácil falar), mas, aparentemente, faltou visão dos administradores públicos ao não preservarem o leito da Ferrovia do Riacho para ser utilizado por bondes. Não foram verificados maiores entrosamentos entre os gestores municipais e estaduais, de maneira que se perdeu a oportunidade de, ao desativar a Ferrovia do Riacho, então administrada pelo Estado, dar-lhe outra destinação que não o abandono total. Já havia planos urbanísticos em estudo, como o de Gladosh, mas a Ferrovia do Riacho – ou seu espólio – foi ignorada. Nada foi feito, mesmo tendo seu aproveitamento parcial sido cogitado pelo prefeito Pedro Gabriel Moacir, em 1947:

Impõe-se a ligação dos bairros da Tristeza, Vila Assunção, Cristal e Santa Tereza ao centro da cidade por linhas de bondes ou carros motores. Está em estudo o traçado que parte do entroncamento das avenidas Carlos Barbosa, Teresópolis e Niterói, atravessa a cidade dos Comerciantes pelo eixo da Grande avenida que o I.A.P.C. está construindo, prosseguindo pelo eixo da atual rua Cruzeiro do Sul, que será transformada em avenida, até atingir o Cristal, continuará aproveitando o leito da antiga Estrada de Ferro, pela Avenida 11 de Setembro [atual Av. Wenceslau Escobar] até a Praça da Tristeza.³¹⁹

Caso tivesse havido algum cuidado, senão todo, talvez parte de seu antigo leito pudesse ser hoje um corredor de ônibus, ou até mesmo uma ciclovia.

Outra indagação instigante é se houve ferrovias similares no Brasil. Para transporte específico de saneamento; de administração municipal; com ou sem ligação com outras redes ferroviárias; de pequeno percurso. Numa busca pela bibliografia especializada³²⁰ sobre ferrovias no Brasil, não se encontrou referências a situações similares. Mas isso não esgota a pesquisa, uma vez que em muitas dessas publicações a Ferrovia do Riacho era ignorada; logo, outras também podem ter sido. O caso mais próximo encontrado foi o da ferrovia Palmares a Conceição do Arroio, hoje cidade de Osório. Foi uma linha com 54 quilômetros, bitola 0,60 m, construída pelo governo do Estado. Inaugurada em 1921, servia para fazer a ligação da navegação lacustre procedente de Porto Alegre a Palmares, e então de Conceição do Arroio a Três Forquilhas e Torres, no porto de Itapeva. Foi desativada

³¹⁹ MOACIR, Pedro Gabriel. Carta das Reivindicações do Povo de Porto Alegre. 1947. p. 16.

³²⁰ BARDI, P. M. Lembrança do 'trem de ferro'. 1983; DIAS, Jose R S. Caminhos de ferro do Rio Grande do Sul: uma contribuição ao estudo da formação histórica do sistema de transportes ferroviários no Brasil Meridional. São Paulo: Editora Rios, 1986; GERODETTI, João; CORNEJO, Carlos. As Ferrovias do Brasil nos Cartões Postais e Álbuns de Lembranças. São Paulo: Solaris Edições Culturais, 2005; LLOYD, Reginald. Impressões do Brasil no sec XX. Londres, 1913; MOEHLECKE, Germano Oscar. Estrada de ferro: contribuição para a história da primeira ferrovia do Rio Grande do Sul. São Leopoldo: Rotermund, 2004; PEREZ, Regina. Inventário das locomotivas a vapor no Brasil. Rio de Janeiro: R. Perez, 2006.

em 1960³²¹.



Fig. 4.1: Porto e estação férrea de Palmares em 1929.
Fonte: REVISTA DO GLOBO, Porto Alegre, n. 5, mar. 1929.

Como última abordagem, surge a questão ideológica de como as autoridades tratam o saneamento. Conforme visto no capítulo 2, a Ferrovia do Riacho era considerada, equivocadamente, como responsável por grande parte da dívida do município, enquanto que a construção do palácio da Intendência – que havia custado o mesmo valor – não recebia qualquer crítica. Cabe uma interessante análise da prioridade que o saneamento não tem recebido dos gestores ao longo do tempo.

4.2 A FERROVIA DO RIACHO FOI DETERMINANTE PARA A URBANIZAÇÃO DA ZONA SUL DE PORTO ALEGRE?

Após esse passeio por mais de cem anos pela zona sul de Porto Alegre, retornamos à questão inicialmente colocada: - A Ferrovia do Riacho foi determinante para a urbanização da zona sul de Porto Alegre?

Conforme exame realizado, a zona sul era pouco urbanizada quando da implantação da ferrovia, em 1900. Com a ferrovia, a localidade teve um crescimento

³²¹ CAMPÊLO, Manoel Ramalho; DUHÁ, Paulo Antônio Dutra. Navegação: a história do transporte hidroviário interior do Rio Grande do Sul. Porto Alegre: Centhury, 2009; SOCIEDADE DE ENGENHARIA. Boletim n. 13. out.1935.

acentuado, não só durante todo o tempo em que ela operou, mas também ainda alguns anos após o encerramento de suas atividades, ocorrido em 1936. Infere-se, assim que a premissa: “a zona sul passou por um processo de urbanização, depois da implantação da ferrovia”, é pertinente. O fato de ter existido e que esta linha deu origem a uma via de circulação de veículos, que fazia a ligação com o centro, foi decisivo para o crescimento da zona sul como um todo.

De que maneira a ferrovia teria contribuído para esse crescimento? Foi visto que o fator decisivo para o crescimento da zona terminal da ferrovia foi ter ela sido balneária. Não foi o comércio dos produtos agrícolas da Tristeza com a cidade que desencadeou o surto de deslocamento dos moradores da cidade até a zona sul. Os moradores iam até a Tristeza devido ao balneário, não para adquirir produtos hortifrutigranjeiros. Verificou-se também que a facilidade de transporte oferecida pela ferrovia não se traduziu em uma alavancagem da demanda para os produtos agrícolas da zona sul. Se esses produtos tiveram maior demanda, foi para atender os veranistas que para lá se dirigiam. Enfim, verificou-se que a ferrovia contribuiu para o crescimento da zona sul ao facilitar o acesso dos veranistas da cidade até ela, e a fixação de alguns deles por lá, como moradores permanentes.

Para especular até que ponto a ferrovia teria sido determinante para o crescimento da zona sul, interessante é supor hipóteses contrárias, ou seja, caso ela não tivesse existido.

Se a ferrovia tivesse mantido seu trajeto projetado, até a Ponta do Dionísio? Este era o plano original. Afinal, a ferrovia ter ido para a Tristeza, foi um “acidente de percurso”, devido ao desentendimento entre o proprietário das terras por onde ela tinha que passar para chegar até o local definido. O Município era proprietário de um trapiche na Ponta do Dionísio, que, muitos anos antes, fora depósito de pólvora. Porém, as terras em volta eram de José Joaquim Assumpção, adversário político do intendente. Como naquela época (1895), não havia o instrumento da desapropriação para fins de utilidade pública, não houve acordo, e a passagem da ferrovia pelas terras de Assumpção ficou inviável. Somente devido a esse fato é que a ferrovia foi desviada até a Tristeza. Mas, o que poderia ter acontecido se José J. Assumpção tivesse feito um acordo com a municipalidade, e permitido a passagem da ferrovia, ou mesmo vendido suas terras? A ferrovia não teria ido até a Tristeza. Pelo menos não naquele momento inicial. Talvez, se isso tivesse ocorrido, não haveria o transporte de passageiros, mas somente o de carga. Contudo, a demanda do quartel

da Brigada Militar no Cristal poderia ser suficiente para abrir aquele serviço em seguida. Novamente no campo das hipóteses, se a ferrovia tivesse aberto o transporte de passageiros a pedido do Estado, para conduzir os militares, talvez então a Intendência poderia ter assegurado alguma indenização pelo serviço, que como se viu, era gratuito.

De qualquer maneira, considerando o que foi visto, é razoável supor que seria apenas uma questão de tempo para que a linha da ferrovia tivesse um ramal construído até a Tristeza. Pode-se chegar a essa conclusão porque a Intendência, a fim de ampliar sua receita, sempre especulava ampliar as linhas de passageiros para lugares mais distantes. A construção da linha partindo das terras de José J. Assumpção até a Tristeza seria a tarefa técnica mais fácil de toda a ferrovia, por não estarem localizadas na margem do Guaíba e, conseqüentemente, estarem livres de suas ressacas. Eram relativamente planas, dispensavam maiores terraplanagens. O único obstáculo seria a construção de um pontilhão sobre um riacho no meio do caminho. No entanto, a extensão era de apenas 700 metros. Empreitadas muito mais custosas foram a extensão da linha da Tristeza até a Pedra Redonda, de 1.500 metros, com a abertura de um cânion em rocha pura, ou a ampliação da linha até o outro lado do Riacho, que implicou na construção de uma ponte metálica – importada da Europa – e enrocamentos na antiga Rua Pantaleão Telles. Enfim, parece que não teria havido maiores dificuldades para estender a linha até a Tristeza. A única consequência seria maior dispêndio de tempo para o trem chegar na Tristeza e, posteriormente, na Pedra Redonda. Mesmo assim, considerando os fatos anteriormente analisados, pode-se supor que um ramal até a Tristeza provavelmente poderia ter sido construído antes de 1910.

A ferrovia prolongada até a Tristeza significava que ela estava chegando a um novo mercado. Situação diferente da que foi o prolongamento até a Pedra Redonda, onde não havia mais um mercado a ser atingido, mas apenas a ampliação de um serviço.

Outra hipótese possível de ser levantada é a de a ferrovia jamais ter sido construída, o que, aliás, não ocorreu por muito pouco, tanto antes de iniciadas as obras, como depois. Viu-se que o convencimento do Conselho Municipal sobre a necessidade de construir a ferrovia, não foi pacífico, tendo resultado de intensos debates. E, mesmo após iniciada a obra, ela só não foi totalmente abandonada por falta de interessados em adquirir os materiais já adquiridos, visto que tornava-se a

propor a alternativa inicial de fazer o transporte dos cubos por balsas rebocadas.

Aqui cabe um parêntese. A definição de fazer o transporte dos cubos por ferrovia ocorreu no final de 1893, e previa um prazo de dois anos para entrar em operação³²². Assim, se tudo tivesse ocorrido como planejado, a ferrovia teria iniciado as operações de transporte de cubos sanitários no final de 1895 ou início de 1896. Tanto é que, em 1895, as locomotivas já haviam sido adquiridas e estavam disponíveis. Porém, devido aos problemas enfrentados, a construção da linha férrea atrasou tanto que somente no final de 1899 o transporte dos cubos aconteceu, demorando três vezes mais tempo que o previsto. Se o transporte dos cubos ocorresse por via fluvial, a previsão era de seis meses. Imagine-se que, se tivesse sido adotada esta opção, e também tivesse o prazo sido ultrapassado em três vezes, ainda assim o serviço já estaria funcionando em 1895 – cinco anos antes da ferrovia. Mesmo em setembro de 1897³²³, quando o Conselho autorizou a Intendência a se desfazer da ferrovia, se tivesse feito e implantado transporte fluvial em seis meses, ou em um ano, o problema teria sido resolvido dois ou mais anos antes do que de fato ocorreu. Enfim, por muito pouco que a Ferrovia do Riacho não deixou de se tornar realidade. É uma hipótese que teve grande probabilidade de ter ocorrido.

Então, como teria sido, se a Ferrovia do Riacho nunca tivesse existido? De qualquer maneira o núcleo urbano na Tristeza existiria, pois foi ele que demandou o prolongamento da ferrovia desde a Ponta do Dionísio. Até a chegada da ferrovia, o acesso terrestre entre a Tristeza e a cidade era feito por Teresópolis, e de lá até a Azenha. Claro que as coisas teriam sido bem mais difíceis para a Tristeza e o Cristal. Em vez de meia hora de trem, seriam necessárias várias horas de carroça. Talvez não tanto. Em 1899, o serviço de bondes puxados a burro havia chegado até Teresópolis³²⁴. Logo, não era necessário ir de carroça até a cidade, mas somente da Tristeza até Teresópolis. Nos tempos da ferrovia, a solução para quem perdesse o último trem de regresso à cidade era esta: ir até Teresópolis pegar o bonde³²⁵. Conforme apontado anteriormente, em 1908 havia sido noticiado quanto ao interesse de um empresário em prolongar essa linha de bondes, de Teresópolis, até a Tristeza. Não o fez, pois teria que competir com o trem a vapor. Se não houvesse a ferrovia, talvez o tivesse feito e o acesso por trilhos para a Tristeza seria um pouco

³²² PORTO ALEGRE. Câmara Municipal. Ata sessão de 22 out. 1893.

³²³ PORTO ALEGRE. Câmara Municipal. Ata sessão de 22 set. 1897.

³²⁴ FRANCO, op. cit., p. 413.

³²⁵ PELLIN, 1979, op. cit., p; 87.

mais longo, mas existiria. Mas, se não fosse a existência da ferrovia até a Tristeza, essa demanda existiria? Não teria ela surgido a partir da ferrovia?

A Tristeza tinha um atrativo que as pessoas da cidade de Porto Alegre valorizavam: ela era um balneário. Conforme foi explanado ao longo deste trabalho, a população urbana do Rio Grande do Sul desenvolveu uma grande atração por balneários durante o século XX. Num primeiro momento, na virada do século XIX para o XX, o principal impulso era fugir da cidade suja e fedorenta durante o verão. Após, os banhos em praias passaram para a agenda de necessidades da classe média brasileira. Tratava-se de uma transformação cultural, difundida no Brasil a partir do Rio de Janeiro³²⁶. Lá o banho de mar, aqui o de lago. Logo, com ou sem transporte disponível, a Tristeza entraria na mira do porto-alegrense, assim como também aconteceu com o litoral marítimo gaúcho, porém este sem qualquer facilidade de acesso, muito antes pelo contrário. No ano de 1914, o Plano de Melhoramentos já propunha uma extensão até a Tristeza, o que significa que ela já tinha certa importância.

Provavelmente a Tristeza, e arredores, estava predestinada a ser o principal balneário da cidade. Era o mais perto do centro da cidade, visto que desde o Riacho até a Tristeza não havia praias balneáveis. O mais parecido com isso situava-se na Praia de Belas, também conhecida como Praia das Lavadeiras. Pelo adjetivo, já se pode imaginar que não seria uma opção preferencial para a pessoa urbana buscar seu lazer. Outras praias em Porto Alegre, que ficaram conhecidas posteriormente como Ipanema e Guarujá, localizavam-se desde a Pedra Redonda até a Serraria. Após elas, bem mais longe, outra em Belém Novo. Do outro lado do lago, havia as praias do distrito de Pedras Brancas, que se emancipou de Porto Alegre em 1926, mudando o nome para Guaíba: praias de Florida, Alegria, Sans Souci e Vila Elza. Mais longe ainda, Barra do Ribeiro. Mas do outro lado do lago, somente indo de barco para chegar até elas. Não que as praias de Porto Alegre tivessem um acesso mais facilitado por via rodoviária. No início do século, se não fosse a ferrovia, melhor era utilizar transporte fluvial mesmo.

Como já referenciado, a Tristeza, se comparada com outras aglomerações da zona sul da cidade, teve um crescimento diferenciado. Pode-se calcular que, enquanto balneário, teria esse desenvolvimento diferenciado independentemente de

³²⁶ VILLAÇA, op. cit., p. 177.

ser servida pela ferrovia. Mas, quanto tempo teria levado a Tristeza para desempenhar sem a ferrovia progresso equivalente ao que teve com ela? Vejamos. De acordo com o retro examinado, se não houvesse a ferrovia, a linha de bondes que atendia Teresópolis poderia ter sido estendida até a Tristeza. Como essa hipótese foi cogitada em 1908, ainda levaria algum tempo até ela tornar-se realidade e já estaríamos em 1909 ou 1910. Seria um retardamento de pelo menos uma década. Uma década sem as enxurradas de visitantes dos finais de semana de verão e, por conseguinte, sem as demandas decorrentes, de alimentação, serviços e outros.

Por outro lado, também cabe ser examinada a hipótese de, no caso da inexistência da ferrovia, o “fluxo” de veranistas poderia ter encontrado outro rumo, perdendo a Tristeza sua oportunidade? Provavelmente não, pois, como vimos, não havia alternativas melhores à Tristeza, mesmo sem o auxílio da ferrovia. Canoas, com suas chácaras, já era uma opção anterior à Ferrovia do Riacho, uma vez que também servida por ferrovia. Mas não possuía balneário, ao menos não próximo da ferrovia. A praia de Paquetá, na foz do rio dos Sinos no Guaíba, é de grande beleza natural, mas bastante afastada da cidade e sem urbanização, inclusive nos dias de hoje. Dessa maneira não era uma opção no início do século XX. Certamente muitos porto-alegrenses, se a Tristeza não tivesse a ferrovia, poderiam ter persistido na preferência de veraneiar em Canoas. Mas daí a imaginar que a Tristeza teria estagnado não é provável. Cabe lembrar que até mesmo Belém Velho, de acesso precário, é citada como local procurado para veraneio. Acrescente-se que, em termos de balneário, todas as outras opções somente eram acessíveis por via fluvial. Inclusive rumo ao litoral marítimo, uma das opções preferidas era ir de navio até Palmares, e de lá seguir por terra até o mar, o que explica o fato de Cidreira ter sido uma das primeiras praias a tornar-se balneário no litoral gaúcho, pois, assim como Quintão, fica próxima de Palmares.

Enfim, examinando as hipóteses acima, tudo indica que a Tristeza – e seus arredores – possuía características que lhe asseguravam uma significativa relevância, enquanto local para veraneio – e destino das camadas de mais alta renda. Mas também é possível concluir que a Ferrovia do Riacho, por seu turno, teve papel determinante para tornar realidade esse diferencial da Tristeza. Não tivesse a ferrovia do Riacho servido a Tristeza, o acesso do morador urbano de Porto Alegre até ela, no início do século XX, teria sido em escala muito menor. Veja-se que no

primeiro ano de funcionamento da ferrovia, foram transportados 23.084 passageiros, sem contar os passageiros gratuitos. Esse é um número nada desprezível se for levado em consideração que a cidade tinha uma população de 73.274 habitantes³²⁷. Observe-se que, dez anos depois, enquanto a população da cidade havia dobrado, o número de passageiros pagos até a Tristeza triplicara.

A Ferrovia do Riacho tornou a Tristeza acessível, portanto potencialmente urbana³²⁸. Em todos os documentos relativos à sua extensão até a Tristeza, ela sempre é referida como reivindicação da comunidade local, inclusive mencionando a ajuda que esta prestou para concretizar a obra. Temos aí uma diferença em relação ao conceito de que a infraestrutura segue as demandas das camadas de mais alta renda. É notório que a Ferrovia do Riacho foi construída atendendo a um interesse intraurbano, e não por razões supralocais, como foi o caso da ferrovia para São Leopoldo e Novo Hamburgo. Contudo, não foram interesses das camadas urbanas de alta renda, mas sim dos moradores da Tristeza, naquela ocasião uma incipiente aglomeração de agricultores, que impulsionaram a obra. As camadas de mais alta renda porto-alegrenses elegeram outra zona da cidade para se estabelecer: o eixo Rua Duque de Caxias, Av. Independência, em direção ao norte. Em relação a esse fenômeno, Flávio Villaça falando a respeito da zona sul de Porto Alegre observou que:

Mesmo assim, entretanto, um tênue setor residencial com alguma participação de camadas médias e acima da média desenvolveu-se naquela orla, produzindo um setor que pode se enquadrar, em parte, no caso aqui examinado, no qual a atração exercida pela costa é que constitui a causa primeira da urbanização e das melhorias de acesso.³²⁹

Se a implantação da Ferrovia do Riacho até a Tristeza não foi obra para atender aos interesses das camadas de mais alta renda (ou camadas médias e acima da média), este não é o caso do prolongamento até a praia da Pedra Redonda. Essa ampliação só tinha utilidade para atender às demandas de veranistas. E foi uma obra cara, apesar do pequeno percurso, pois foi necessário abrir um cânion em rocha pura. Provavelmente foi a obra de maior custo unitário de toda a ferrovia, exceção talvez da ponte sobre o Riacho. Para atender quem? Certamente que os veranistas de Porto Alegre, não os moradores da Tristeza. A

³²⁷ LIMA, Olympio de Azevedo. Dados estatísticos do município de Porto Alegre. Graphics da Livraria do Commercio, 1912.

³²⁸ VILLAÇA, op. cit., p. 80.

³²⁹ VILLAÇA, op. cit., p. 110.

intendência justificou a obra como geradora de renda para a ferrovia.

Então, em um segundo momento, passa a se impor o “fenômeno universal”, de que as camadas de mais alta renda se apropriam dos sítios de melhores atributos naturais, desde que atendidos os requisitos de acessibilidade ao centro³³⁰. Praticamente todos os loteamentos da zona sul foram denominados de “balneários”, sendo que o Balneário Guahyba se dizia “da elite” e a Vila Assunção, mais que isso, se intitulou de “balneário aristocrático”. Não há dúvidas de quem foi que se apropriou da zona sul, apesar de, neste caso atípico, a infraestrutura ter vindo antes do desenvolvimento urbano (“O que vem primeiro, o desenvolvimento urbano ou a Infraestrutura?”³³¹). Mesmo que apenas uma parte da infraestrutura, a ferrovia.

Temos esta situação peculiar de que, quanto à sua implantação, a Ferrovia do Riacho para a zona sul não foi resultado de demandas das camadas de mais alta renda, constituídas então pela classe média e classe média alta, conforme Villaça, porém, sua existência acelerou a possibilidade de elas se apropriarem da zona sul, o que de fato fizeram, e a Ferrovia do Riacho passou a ter como maior demanda de tráfego o atendimento ao transporte de passageiros para a zona sul, passando a sua finalidade inicial, o transporte de cubos, a ser secundária em suas fontes de renda.

Assim como a extensão até a Pedra Redonda havia sido executada para atender às demandas da população de mais alta renda, a abertura de uma rodovia ao lado da ferrovia, pela Avenida Padre Cacique até o Cristal, em 1919, e a pavimentação dela até a Vila Conceição, em 1931, têm todas as características de também serem para esse fim. Veja-se na figura 2.51, o mapa das pavimentações realizadas no governo de Alberto Bins, em que a pavimentação até a zona sul foi uma das obras de maior dimensão, considerando o contexto da cidade e das demais obras realizadas.

De qualquer maneira, mesmo as classes média e média alta tendo se apropriado parcialmente da zona sul, o principal eixo de moradia das camadas de mais alta renda continuou sendo as zonas altas da Avenida Independência, prosseguindo seu caminho para o norte, estabelecendo-se no bairro Moinhos de Vento. Com a decadência do veraneio na zona sul da cidade, devido à concorrência do litoral marítimo e da poluição do lago Guaíba, a orla sul do Guaíba estagnou, e não reproduziu o fenômeno da verticalização, tão peculiar das cidades brasileiras de

³³⁰ VILLAÇA, op. cit., p. 198.

³³¹ Ibid., p. 69.

orla marítima³³².

4.3 LEGADO

Do período da Ferrovia do Riacho, ficou consolidada uma característica dos loteamentos da zona sul: balneários no nome (Balneário Ipanema, Balneário Guarujá, etc.), mas certamente residenciais, de baixa densidade.

Observe-se que este caráter dos bairros da zona sul, denominados de “cidade jardim” no plano diretor municipal, de serem predominantemente residenciais, de baixa densidade – residências unifamiliares –, resulta da interação de fatores que, agindo durante determinado tempo e em determinada época, conferiram esse resultado.

Esses fatores foram: o centro da cidade anti-higiênico, principalmente no verão, no final do século XIX e início do século XX; as belezas naturais da zona sul, por suas praias e áreas arborizadas; a existência de um pequeno núcleo urbano na Tristeza, que podia ofertar diversos serviços aos veranistas; a falta de outras opções ou dificuldade de acesso a elas; o crescimento da indústria e do comércio da cidade na direção contrária, ao norte; estar afastada do centro da cidade o suficiente para não ser adequada como local de moradia, mas também não tão distante, de maneira a permitir visita rápida; e finalmente a acessibilidade proporcionada pela Ferrovia do Riacho, que se tivesse sido implantada em outro período – anterior ou posterior – poderia ter tido impacto significativamente diferente.

Passado o período de formação da zona sul com as características salientadas, outra conjugação de fatos determinou a preservação delas, conforme já mencionado, que foi a concorrência do litoral marítimo e a poluição das águas do lago Guaíba. Nem o fato de a zona sul ter sido corredor rodoviário para o sul do Estado, no período que sediou o porto das barcas para Guaíba, reverteu a estagnação pela qual ela passou, tampouco a existência do Estaleiro Só e outras indústrias.

Hoje, no início do século XXI, a zona sul tem as características ímpares

³³² VILLAÇA, op. cit., p. 97.

dentro da cidade de Porto Alegre, citadas anteriormente, com algo de cidade jardim, balneária.

Essa característica de ser zona residencial, de baixa densidade, com respectiva forte carga cultural, já foi averiguada quando da elaboração do Estudo das Áreas de Interesse Cultural da cidade. Tal estudo, de 2003, realizado para atender determinação do plano diretor de 1999, feito em conjunto pela Prefeitura Municipal, através da Equipe de Patrimônio Histórico e Cultural da Secretaria de Cultura (EPAHC), com a faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Ritter dos Reis, apurou ter o litoral sul da cidade características peculiares, merecedoras de tratamento especial.

Temos, na situação atual, a zona sul ser diferenciada do restante da cidade, com a possibilidade de, com a despoluição do Guaíba, até tornar a ser utilizada como balneário. Porém, o atual plano diretor, a despeito do estudo das Áreas Especiais de Interesse Cultural, direciona-a para outra tendência, que é o aumento da densidade e relativa verticalização, retirando as qualidades históricas dos bairros balneários e pasteurizando-os com o restante da cidade.

Enfim, a zona sul tende a perder suas características que sempre lhe foram mais caras, e para as quais a Ferrovia do Riacho teve participação na formação. A prosseguir da forma que vai, o lago Guaíba vai voltar a ser balneável, mas os bairros balneários não poderão mais ter as qualidades que a cidade lhes atribui hoje, tendo-se transformado em lugares comuns, indiferenciados, cuja infraestrutura terá que ser reconstruída e com o trânsito caótico, entre outras mazelas.

Retornando à construção da Ferrovia do Riacho, restou constatado que o investimento público em infraestrutura (a Ferrovia do Riacho), se direcionado para um local com potencial de crescimento (Tristeza), gera benefícios significativos para a localidade. Porém, se direcionado para locais inadequados (Matadouro Modelo), resulta em desperdício dos recursos. É importante também que o investimento seja realizado no momento adequado, pois, se passada essa ocasião oportuna, o empreendimento será ineficaz como indutor de progresso (Vila Nova).

Enfim, um investimento do porte da Ferrovia do Riacho, tem o potencial de acarretar importantes consequências para a região atingida. São impactos na paisagem, no meio ambiente, na urbanização e ocupação de áreas. E que se farão sentir por gerações.

O investimento em infraestrutura não pode, portanto, ser conduzido com leviandade pelas autoridades, como a desconsideração de ensinamentos sedimentados do planejamento urbano, ou do apuro tecnológico na execução de suas obras. Quando não são tomadas essas cautelas, o resultado é desperdício do recurso público, que estará deixando de promover o crescimento de outra região, na qual poderia ter sido aplicado adequadamente.

REFERÊNCIAS

ALBANO, Maria Tereza Fortini et al. **Evolução das áreas habitacionais de Porto Alegre quanto às características de edificação e parcelamento**. Porto Alegre: Prefeitura Municipal, 1984.

ALVES, Helio Ricardo. **Porto Alegre foi assim...** Porto Alegre: Editora Sagra Luzzato, 2001.

BAKOS, Margareth Marchiori. **Porto Alegre e seus eternos intendentess**. Porto Alegre: EDIPUCRS, 1996.

BARDI, P. M. **Lembrança do 'trem de ferro'**. 1983.

BASTOS, R. M. **Porto Alegre Um Século em Fotografia**. Canoas: Editora da Ulbra, 1997. 1 CD ROM.

BINS, Alberto. **Correspondência ao Governador do Estado**. Porto Alegre, 23 jan. 1930.

BINS, Alberto. **O Transporte coletivo**. Porto Alegre, 1930.

BRAGA, Joana de Macedo. **As casas de veraneio da zona sul de Porto Alegre: a valoração do espaço**. 2010. 114 f. Monografia de conclusão de curso de especialização no Programa de Pós-Graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da PUC-RS, Porto Alegre, RS, 2010.

Brazil-Ferro-Carril, Rio de Janeiro, n. 42, 31 mar. 1913.

BRIGADA MILITAR. **Álbum Souvenir**. 1908.

BRIGADA MILITAR. **Álbum Comemorativo**. 1922.

BUCCELLI, Vittorio. **Un viaggio a Rio Grande del Sul**. Milano, 1906.

CAMPÊLO, Manoel Ramalho; DUHÁ, Paulo Antonio Dutera. **Navegação**: a história do transporte hidroviário interior do Rio Grande do Sul. Porto Alegre: Centhury, 2009.

CANEZ, Anna P.; COMAS, Carlos E.; BOHRER, Glênio V. **Arquiteturas cisplatinas**: Roman Fresnedo Siri e Eladio Dieste em Porto Alegre. Porto Alegre: UniRitter Ed. 2004.

CANEZ, Anna Paula. **Arnaldo Gladosch**: o edifício e a metrópole. Porto Alegre, Ed. UniRitter, 2008.

CANEZ, Anna Paula. **Fernando Corona e os caminhos da arquitetura moderna em Porto Alegre**. Porto Alegre: Un. Ed. Porto Alegre/Faculdades Integradas Ritter dos Reis, 1998.

Correio do Povo, Porto Alegre, 1 out. 1895.

COSTA, Alfredo. **O Rio Grande do Sul**. Porto Alegre: Livraria do Globo, 1922.

Boletim do DAER, Porto Alegre, n. 36, set. 1947.

DIAS, Jose R S. **Caminhos de ferro do Rio Grande do Sul**: uma contribuição ao estudo da formação histórica do sistema de transportes ferroviários no Brasil Meridional. São Paulo: Editora Rios, 1986

DOMECQ, Monte. **O Estado do Rio Grande do Sul**. 1916.

Estúdio Rembrandt. **Lembrança de Porto Alegre**. Porto Alegre: Editora Globo, 1954.

Ferrari. **Álbum de Porto Alegre**: 1890-98.

FLORES, Hilda A. H. **Tristeza e Padre Reus**. Porto Alegre: ELAPE, 1979.

FRANCO, A.; SILVA, M.; SCHIDROWITZ, J. **Porto Alegre Biografia Duma Cidade**.

Porto Alegre: Editora Tipografia do Centro, 1940.

FRANCO, Sérgio da Costa. **Porto Alegre Guia Histórico**. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 1992.

FREYRE, Gilberto. **Sobrados e mucambos**. Livraria José Olympio Editora. 4ª edição.

GAMA, José da Costa. Esgotos. **Considerações sobre o estabelecimento de esgotos subterrâneos na cidade de Porto Alegre**. Porto Alegre: Intendencia Municipal, 1894.

GERODETTI, João; CORNEJO, Carlos. **As Ferrovias do Brasil nos Cartões Postais e Álbuns de Lembranças**. São Paulo: Solaris Edições Culturais, 2005.

GUIA DO VISITANTE DE PORTO ALEGRE, Porto Alegre, n. 1, 1951.

GUIA OTTEN, 1952.

INSTITUTO HISTÓRICO E GEOGRÁFICO DO RIO GRANDE DO SUL. **Cartografia virtual histórica-urbana de Porto Alegre**. Porto Alegre: IHGRGS, 2005. 1 CD ROM.

LEIRIA, Ruy Viveiros. **Projeto de urbanização da Vila Assunção**. Boletim da Sociedade de Engenharia, nº 31, janeiro de 1940.

LEMBRANÇA DE PORTO ALEGRE. Porto Alegre: Editora Globo, 1954.

LIMA, Antonio de Azevedo. **Sinopse Geographica, Historica e estatística do Municipio de Porto Alegre**. Porto Alegre: Estabelecimento Typographico de Gundlach & C.^a. 1890.

LIMA, Olympio de Azevedo. **Dados estatísticos do município de Porto Alegre**. Graphics da Livraria do Commercio, 1912.

LLOYD, Reginald. **Impressões do Brasil no século XX**. Londres, 1913.

MACEDO, Francisco Riopardense de. **Porto Alegre origem e crescimento**. Porto Alegre: Livraria Sulina Editora, 1968.

MENEGAT, Rualdo et al. **Atlas Ambiental de Porto Alegre**. Porto Alegre: Ed. Universidade/UFRGS, 1998

MENEGAZ, Gilberto. **Automobilismo Gaúcho**. São Paulo: Tempo e Memória, 2002.

MEYER, Augusto. **No tempo da flor**. Rio de Janeiro: Edições O Cruzeiro, 1966.

MIZOGUCHI, Ivan; XAVIER, Alberto. **Arquitetura Moderna em Porto Alegre**. São Paulo: PINI, 1987.

MOACIR, Pedro Gabriel. **Carta das Reivindicações do Povo de Porto Alegre**. Porto Alegre, 1947.

MOEHLECKE, Germano Oscar. **Estrada de ferro**: contribuição para a história da primeira ferrovia do Rio Grande do Sul. São Leopoldo: Rotermund, 2004.

NOVA linha de bondes. **Correio do Povo**, Porto Alegre, p. 36, 10 jul. 2008.

NYGAARD, Paul Dieter. Planos Diretores de Cidades discutindo sua base doutrinária. Porto Alegre: Editora da Universidade/UFRGS, 2005.

NOAL FILHO, Valter A.; FRANCO, S. Costa. **Os viajantes olham Porto Alegre: 1754-1890**. Santa Maria, Anatterra, 2004.

NOAL FILHO, Valter A.; FRANCO, S. Costa. **Os viajantes olham Porto Alegre: 1890-1941**. Santa Maria, Anatterra, 2004.

PELLIN, Roberto. **Revelando a Tristeza**. Porto Alegre: Metrópole, 1979.

PELLIN, Roberto. **Revelando a Tristeza II**. Porto Alegre: Metrópole, 1996.

PEREZ, Regina. **Inventário das locomotivas a vapor no Brasil**. Rio de Janeiro: R. Perez, 2006.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. **Memória e Porto Alegre, Espaços e Vivências**. Porto Alegre: Ed. da UFRGS, 1994.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. **Imaginário da cidade: representações do urbano** (Paris, Rio de Janeiro e Porto Alegre). 1. ed. Porto Alegre: Ed. da Universidade, 1999.

PESTANA, Clovis. **A localização do Matadouro e o “zoning”**. Boletim da Sociedade de Engenharia, nº 9, out. 1934.

PLANTA URBANA DE PORTO ALEGRE, São Paulo, Multimapas.

PORTO ALEGRE. Câmara de Vereadores. **Atas de sessões 1886-1898**.

PORTO ALEGRE. **Decreto** nº 14.530, 14 de abr. de 2004. Dispõe sobre as Áreas de Interesse Cultural previstas no art. 92 do PDDUA, explicita parâmetros para aprovação de projetos nas respectivas áreas, bem como dá outras providências.

PORTO ALEGRE. **Plano Diretor**. 1964.

PORTO ALEGRE. PPDUA, **Lei Complementar** nº 434, 1 dez. 1999

PORTO ALEGRE, Prefeitura Municipal. **Cidade e Município de Porto Alegre**. 1904.

PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. **Correspondências entre a Intendência e o arrendatário da ferrovia do Riacho**. Porto Alegre, 1927 e 1928.

PORTO ALEGRE, Prefeitura Municipal. **Memória dos Bairros**: Cristal. Porto Alegre: Sec. Mun. da Cultura, 2003.

PORTO ALEGRE, Prefeitura Municipal. **Memória dos Bairros: Vila Nova.** Porto Alegre: Sec. Mun. da Cultura, 1991.

PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. **Relatorio, relatórios e projetos de orçamento...** Porto Alegre, 1896-1926..

PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. **Relatório da Estrada de Ferro do Riacho de 1922.** Porto Alegre, 1923.

PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. **Relatório da Estrada de Ferro do Riacho de 1923.** Porto Alegre, 1924.

PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. **Relatório dos serviços de fiscalização da Estrada de Ferro do Riacho 1927.** Porto Alegre, 1928.

PORTO ALEGRE. 1º PDDU, **Lei Complementar** nº 43/1979.

PRATI. **Fotos antigas RS.** Porto Alegre: Prati, 2010. 1 CD ROM.

PRIAMO, Vânia. et al. **Vila Assunção.** 2007. Trabalho de módulo do II Curso de Especialização em Patrimônio Histórico em Centros Urbanos. Faculdade de Arquitetura/UFRGS, Porto Alegre, RS, 2007.

REDENÇÃO perdeu também a locomotiva. **Zero Hora,** Porto Alegre, 1986.

REIS FILHO, Nestor Goulart. **Evolução urbana no Brasil.** São Paulo: Livraria Pioneira Editoria/Editora da Universidade de São Paulo, 1968. p. 20.

Revista do Globo, Porto Alegre, n. 5, mar. 1929.

RHODEN, Luíz Fernando. **Urbanismo no Rio Grande do Sul:** Origens e evolução. Porto Alegre: EdiPucrs, 1999.

SANHUDO, Ary Veiga. **Porto Alegre crônicas da minha cidade.** v. 1. Porto Alegre:

Livraria Sulina, 1961.

SANMARTIN, Olyntho. **Um ciclo de cultura social**. Porto Alegre: Livraria Sulina Editora, 1969.

SANTOS, J. F. Assumpção. **Uma linhagem Sul Rio-Grandense**: os Antunes Maciel. Rio de Janeiro, 1957.

SCHINDDROWITZ. Leo. **Rio Grande do Sul Imagem da terra gaúcha**. 1942.

SINGER, Paul. **Desenvolvimento econômico e evolução urbana**: análise da evolução econômica de São Paulo, Blumenau, Porto Alegre, Belo Horizonte e Recife. São Paulo: Ed. Nacional, 1977.

SOCIEDADE DE ENGENHARIA. **Boletim**, nºs 1-31, Porto Alegre, set. 1932-jan. 1940.

SOCIEDADE DE ENGENHARIA. **Revista de Engenharia do Rio Grande do Sul**, nº 2. Porto Alegre, 1945.

SOCIEDADE DE ENGENHARIA. **Revista de Engenharia do Rio Grande do Sul**, nº 14, Porto Alegre, set. 1948;

SOUZA, Célia Ferraz de; MÜLLER, Dóris Maria. **Porto Alegre e sua evolução urbana**. 2ª Ed. Porto Alegre: Editora da Universidade/UFRGS, 2007.

SOUZA, Célia Ferraz de; MÜLLER. **Contrastes regionais e formações urbanas**. Porto Alegre: Editora da Universidade/UFRGS, 2000.

SOUZA, Célia. **Plano geral de melhoramentos de Porto Alegre**: o plano que orientou a modernização da cidade. Porto Alegre: Armazém Digital, 2008.

SPALDING, Walter. **Pequena história de Porto Alegre**. Porto Alegre: Edição Sulina, 1967.

STUMVOLL, Denise; MENEZES, Naida. **Memória visual de Porto Alegre 1880-1960**. Museu de Comunicação Social Hipólito da Costa. Porto Alegre: Pallotti, 2007.

VEIGA, Eduardo Jose Gorini da. **O estilo californiano em Porto Alegre**, de 1947 a 1952. Porto Alegre: UFRGS, Faculdade de Arquitetura, 1993.

VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL. **Guia oficial de turismo**. Porto Alegre: Livraria do Globo, 1943.

VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL. **Guia oficial de turismo**. Porto Alegre: Livraria do Globo, 1944.

VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL. **Relatórios de 1933-1941**. Porto Alegre, 1934-1942.

VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL. **Correspondência ER-125/714**. Superintendência da VFRGS. Porto Alegre, 8 set. 1961.

VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL. **Orçamento nº 3, D/EFR/149**, Porto Alegre, 20 mar. 1936.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Estúdio Nobel, FAPESP, Lincoln Institute, 2001.

WEIMER, Günter. **Origem e evolução das cidades rio-grandenses**. Porto Alegre: Liv. do Arquiteto, 2004.

WEIMER, Günter. **Urbanismo no Rio Grande do Sul**. Porto Alegre: Ed. da UFRGS/Prefeitura Mun. Porto Alegre, 1992.

WILKOSZYNSKI, Artur do Canto; SOUZA, Célia Ferraz de. **Análise do percurso do trem da Tristeza**. Porto Alegre: FAPERGS, 1991.

WILKOSZYNSKI, Artur do Canto; SOUZA, Célia Ferraz de. **Tristeza: a imagem que**

formou sua imagem. In SOUZA, Célia Ferraz (Org.) PESAVENTO, Sandra Jatahy (Org.). *Imagens Urbanas*. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2008.

Zero Hora, Porto Alegre, 10 out. 2007.

Zero Hora, Porto Alegre, 14 out. 2008.

Zero Hora, Porto Alegre, 12 nov. 2008.

Zero Hora, Porto Alegre, 14 nov. 2008.

Zero Hora, Porto Alegre, 11 abr. 2009.

Zero Hora, Porto Alegre, 8 jan. 2010.

Zero Hora, Porto Alegre, 28 Jun. 2010.

ZH Zona Sul, Porto Alegre, 21 out. 2007.

ZH Zona Sul, Porto Alegre, 7 mar. 2008.

ZH Zona Sul, Porto Alegre, 26 jun. 2009.

ZH Zona Sul, Porto Alegre, 23 out. 2009.

ZH Zona Sul, Porto Alegre, 8 jan. 2010.

SÍTIOS

Blog ativista da zona sul de Porto Alegre. Disponível em:
<<http://poavive.wordpress.com/>>, Acesso em 25 set. 2010.

Blog Zero Hora zona sul de Porto Alegre. Disponível em:
<<http://wp.clicrbs.com.br/zhzonasul/>>. Acesso em: 25 set. 2010.

Cidade jardim no PDDUA de Porto Alegre, conceito de. Disponível em:
<http://www2.portoalegre.rs.gov.br/spm/default.php?reg=6&p_secao=193 >, Acesso em 25 set. 2010.

Complexo Beira-Rio do S.C.Internacional. Disponível em:
<<http://www.internacional.com.br/pagina.php?modulo=4&setor=32&secao=82>>,
Acesso em 25 set. 2010.

Estádio de futebol em construção na orla do Guaíba. Disponível em:
<<http://www.internacional.com.br/pagina.php?modulo=4&setor=29&secao=&subsecao=>>, Acesso em 25 set. 2010.

Estaleiro Só. Disponível em:
<<http://www.jornalja.com.br/2009/04/30/pontal-do-estaleiro-na-origem-uma-area-publica-2/>>, Acesso em 25 set. 2010.

Hipódromo do Cristal, projeto na área do. Disponível em:
< <http://deolhoem2014.terra.com.br/blog/poa/?%20pagina=7>>, Acesso em 25 set. 2010.

Macrozonas no PDDUA de Porto Alegre, comentário do conceito. Disponível em:
<http://www2.portoalegre.rs.gov.br/spm/default.php?reg=3&p_secao=17>. Acesso em 25 set. 2010.

PISA, mapa do. Disponível em:

<http://www2.portoalegre.rs.gov.br/pisa/default.php?p_secao=15>. Acesso em 25 set. 2010.

Praia de Ipanema, monitoramento da. Disponível em:

<http://www2.portoalegre.rs.gov.br/dmae/default.php?p_secao=222>. Acesso em 25 set. 2010.

Praia do Lami, banhistas na. Disponível em:

< <http://www.portoalegre.rs.gov.br>>, Acesso em mar. 2007.

Praia do Lami, monitoramento da. Disponível em:

<<http://www.portoalegre.rs.gov.br/dmae/>>, Acesso em 25 set. 2010.

Vila Nova, caracterização pelo Plano Diretor. Disponível em:

<http://www2.portoalegre.rs.gov.br/spm/default.php?reg=6&p_secao=193>, Acesso em 25 set. 2010.

ARQUIVOS HISTÓRICOS, BIBLIOTECAS, MAPOTECAS E MUSEUS

Arquivo Histórico Moyses Vellinho. Porto Alegre.

Arquivo Histórico do Rio Grande do Sul. Porto Alegre.

GEDURB. Faculdade de Arquitetura/UFRGS. Porto Alegre

Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Sul. Porto Alegre.

Museu da Brigada Militar. Porto Alegre.

Museu de Comunicação Social Hipólito José da Costa. Porto Alegre.

Museu da História da Medicina de Porto Alegre. Porto Alegre.

Museu Joaquim José Felizardo/Fototeca Sioma Breitman. Porto Alegre

Museu do Trem. São Leopoldo.

Museu Visconde de São Leopoldo. São Leopoldo.

Secretaria Municipal de Obras e Viação. Porto Alegre.

Secretaria de Planejamento Municipal. Porto Alegre.

ACERVOS PARTICULARES

Aimeé R. B. Soares.

André Antônio Barth.

Antônio Paulo Ribeiro.

Carmen Conte Assumpção.

Guaracy Leiria.

Haroldo Azambuja.

José Augusto Roth.

Nestor Nadruz.

Peter Johnstone.

Roberto Bechstedt.

Vivian K. Levvy.

GLOSSÁRIO

Carro: veículo para transporte de passageiros

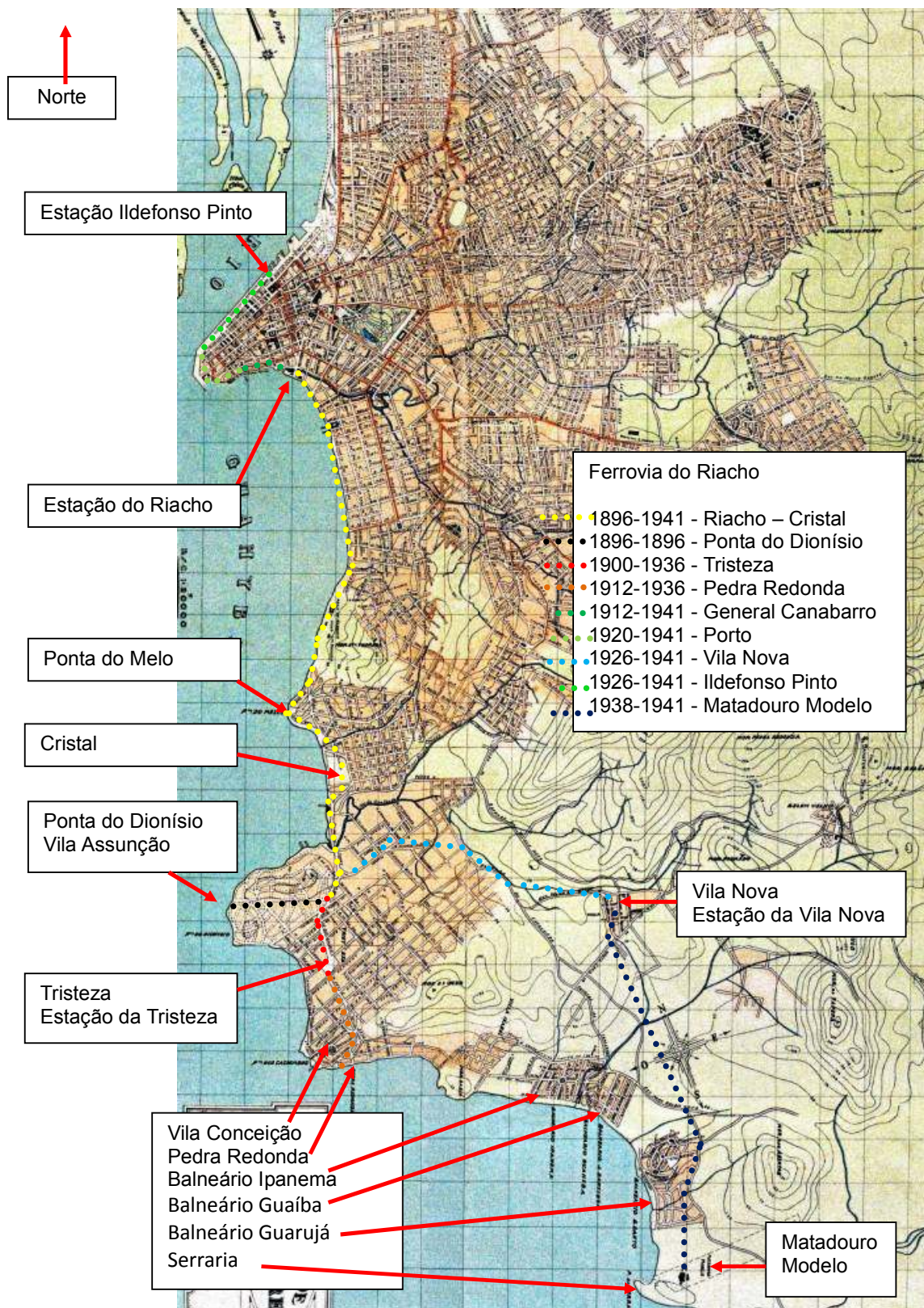
Lastro: pedra britada para o leito da ferrovia

Locomotiva: veículo de tração

Trem: conjunto de veículo de tração com veículos de transporte

Vagão: veículo para transporte de carga

APÊNDICE A – Mapa dos percursos da Ferrovia do Riacho

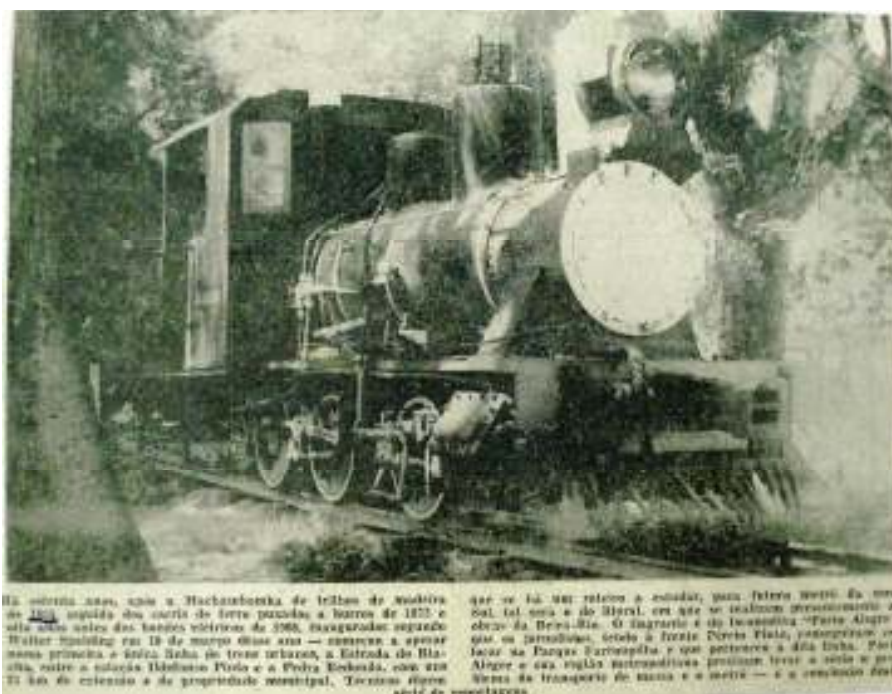


Anotações do autor sobre mapa de Porto Alegre de 1937.

Mapa: IHGRGS. Cartografia virtual histórica-urbana de Porto Alegre. 2005. 1 CD ROM.

APÊNDICE C – A última locomotiva da Ferrovia do Riacho

A locomotiva “Porto Alegre”, fabricada na Alemanha em 1909, marca Krauss, ficou exposta no Parque Farroupilha, até ser removida devido as obras do Viaduto D. Leopoldina. Foi retirada para o Parque Saint-Hilaire, onde permaneceu até ser cedida ao Museu do Carvão, em Arroio dos Ratos, em 1986. De lá, foi transferida para a cidade de Carlos Barbosa, em 2008, onde se encontra atualmente, totalmente abandonada.



Até início da década de 1970, no Parque Farroupilha, em Porto Alegre.

Fonte: Arquivo Moyses Vellinho.



No início dos anos 1970, foi transferida para o Parque Saint-Hilaire, até 1986, quando foi para o Museu do Carvão, em Arroio dos Ratos.

Fonte: Zero Hora, 27 de junho de 1986.



2007: No Museu do Carvão, em Arroio dos Ratos.
Foto do autor.



2008: A caminho da Carlos Barbosa.
Foto de Setcergs-Roma.



Atualmente a última locomotiva da Ferrovia do Riacho está apodrecendo em Carlos Barbosa, em local de livre acesso, sem qualquer controle ou zelo.
Foto do autor.

APÊNDICE D – Transformações na zona sul



Praia da Pedra Redonda, no início do século XX. Atualmente está parcialmente privatizada.
 Fonte: Cartão Postal do acervo particular de Antônio Paulo Ribeiro. (fig. 2.27); Direita, foto do autor.



Tristeza, aproximadamente em 1911, esquina da Av. Wenceslau Escobar com rua Dr. Armando Barbedo. Permanece o “posto policial”, com novo telhado, agora utilizado pela Brigada Militar.
 Fontes: Esquerda, cartão Postal do acervo particular de Antônio Paulo Ribeiro (fig. 2.28); Direita, foto do autor.



Praça da Tristeza, aproximadamente em 1930. Hoje um círculo de palmeiras marca a área central da praça, no local dos trilhos, a Av. Wenceslau Escobar duplicada.
 Fonte: Acervo Haroldo Azambuja; Negativo recuperado por Sérgio Lima. (fig. 2.51); Direita, foto do autor.



Rua Dr. Barcelos, esquina com rua Sg. Nicolau Farias. Chalé substituído por condomínio horizontal de residências sem afastamentos laterais, a frente para a Rua Dr. Barcelos transformada em fachada cega sobre o alinhamento.

Fonte: Acervo particular de Aimeé R. B. Soares. (fig. 2.69); Direita, foto do autor.



Praça Senador Alberto Pasqualini, na Av. Cel. Marcos, em Ipanema, na década de 1930. A rara igreja em estilo californiano substituída por um prédio maior.

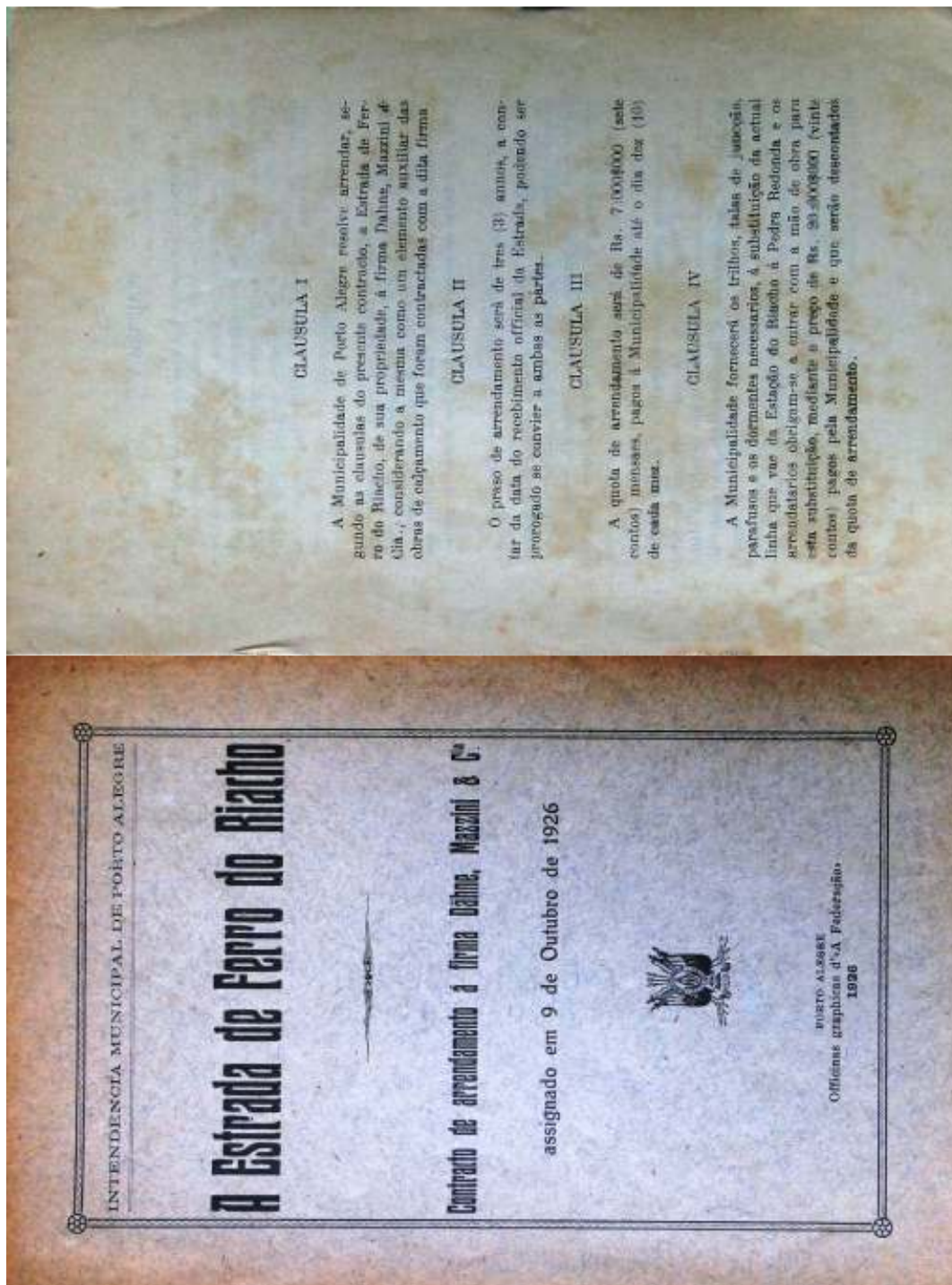
Fonte: Acervo particular de André Antônio Barth. (fig. 2.78); Direita, foto do autor.



Praia da Pedra Redonda, em 1943. A poluição liquidou com a multidão de banhistas.

Fonte: VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL. Guia Oficial de turismo. Porto Alegre: Livraria do Globo, 1943. (fig. 3.9); Direita, foto do autor.

ANEXO A – Contrato de Arrendamento da Ferrovia Do Riacho



CLAUSULA V

A Municipalidade cederá á Firma os trilhos provenientes da substituição de que trata a clausula anterior, para empregal-os no prolongamento da linha nêem de Pedra Redonda. Fica entendido que esse prolongamento será feito inteiramente ás expensas da Empresa, que poderá aproveitar no seu tráfego o leito da Estrada de rodagem, mas de fórma a não judicar o livre transito dos outros vehiculos.

CLAUSULA VI

A Firma sujeita-se ás tarifas em vigor, approvadas pelo Conselho Municipal, quer se trate de passageiros, quer de cargas, podendo, entretanto, reduzi-las se julgar conveniente.

Annualmente poderá haver uma revisáo de tarifas que serão approvadas de common accódo por ambas as partes.

CLAUSULA VII

A Municipalidade entregará á Firma todo o seu material rodante, de tracção, fixo, estações, edificios, dependencias, oficinas com a machinaria existente, mediante inventario e avaliação organisados por representantes da Firma e da Intendencia.

CLAUSULA VIII

Terminado o prazo de arrendamento a Empresa obriga-se a devolver á Municipalidade no estado em que recebeu, tudo aquillo que constar do inventario a que se refere a clausula anterior, indemnizando a Municipalidade pelo material que fór inutilisado.

CLAUSULA IX

A firma apresentará trimestralmente, o horario dos trens de passageiros para a devida approvação pela Municipalidade, devendo a sua frequencia ser sempre superior áquella verifi-

cada na mesma epocha correspondente ao primeiro semestre do anno corrente e ao ultimo do proximo findo.

CLAUSULA X

A firma poderá adquirir 2 (duas) locomotivas, 8 (oito) plataformas e 4 (quatro) wagons fechados, que serão entregues á Municipalidade no fim do arrendamento, em perfeito estado de conservação, pelo custo das facturas originaes com 12% (doze) de desconto. A aquisição deste material será feita mediante licença da Municipalidade quanto o preço, typo e qualidade.

Verificando-se a necessidade de augmentar o material para transporte de passageiros, a firma poderá combinar com a Municipalidade a fórma pela qual será realisada esta compra, no momento opportuno.

CLAUSULA XI

As obras que forem necessarias ao serviço da Estrada, mas de interesse privativo da Firma, correrão por conta da mesma sem indemnização alguma. Aquellas que forem julgadas de interesse geral, serão levadas a conta de capital, mas dependerão da approvação da Intendencia que julgará da sua opportuidade e necessidade. Os arrendatarios obrigar-se-ão a apresentar ao estudo da Municipalidade os respectivos projectos e organogramas e só depois de approvadas e que poderão ser executadas.

CLAUSULA XII

A Municipalidade manterá junto á Estrada de Ferro do Riacho a fiscalisação que julgar necessaria, obrigando-se a firma arrendataria facilitar em tudo a acção fiscalisadora, inclusive a exhibição dos livros de receita, despeza, movimento de despachos e passageiros.

A firma arrendataria concederá á Brigada Militar do Estado, o transporte de passageiros e cargas, quer nos trens ordi-

narhos, quer nos especiaes ou em carros isolados, o abatimento de 50% sobre a tabella, mediante requisição dos comandos competentes.

Os officiaes e praças quando viajarem em caracter particular e fardados gozarão do abatimento de 25%.

Terão passes livres na Estrada mediante requisição competente :

O commandante da Brigada Militar e seu ajudante de ordens, o commandante e ajudante do corpo estacionado no Christal, os medicos, dentistas e pharmaceuticos, internos do hospital, official encarregado da conservação dos predios, e estradas e o enfermeiro-mór, quando viajarem fardados no exercicio de suas funcões.

CLAUSULA XIV

A firma arrendataria obriga-se a fornecer á Municipalidade dez passes permanentes que serão distribuidos pela Intendencia como julgar conveniente.

CLAUSULA XV

A firma arrendataria obriga-se a fazer o transporte dos materiaes destinados ás obras do Porto, desde que o Estado julgue conveniente.

Este transporte será feito pelo preço de custo verificando actualmente, com um abatimento razoavel, a ser combinado entre a firma e o Estado.

CLAUSULA XVI

No caso de alteração da ordem ou mobilisação de forças o Estado poderá dispor livremente da linba, material rodante e de tracção, indennizando a firma pelos danos dahi decorrentes, relativos á paralysação do trafego, e estrago no material.

CLAUSULA XVII

A firma obriga-se em qualquer tempo a prolongar a linba de Villa Nova até Bojaim Velho, se a Municipalidade julgar conveniente. As despesas com este trabalho serão levadas á conta de capital, devendo o projecto e orçamento serem previamente approvados pela Municipalidade.

CLAUSULA XVIII

O trafego de passageiros em caso algum, salvo motivo de força maior, a juizo da Municipalidade, poderá ser interrompido.

Os casos de accidentes serão immediatamente communicados á fiscalisação, á qual será facilitado meios de transportar a fim de que possa ajuizar das causas que provocaram a occorrença.

CLAUSULA XIX

Os arrendatarios ficam sujeitos ás disposições da lei que regula a responsabilidade civil das Estradas de Ferro, bem como da que legisla sobre a segurança, policia e trafego das estradas de ferro, na parte em que for applicavel á linba ferrea em questão.

CLAUSULA XX

A Municipalidade evitará esforços para que seja obliido a isenção de direitos para as locomotivas e waggons que serão importados com o fim de intensificar o trafego da Estrada de Ferro do Riacho.

CLAUSULA XXI

Os arrendatarios ficarão com a liberdade de dispensar o pessoal que julgarem desnecessario ao seu serviço. Os operarios ou funcionarios dispensados que tenham direito ás garantias de que trata a lei, serão postos á disposição da Mu-

municipalidade que os collocará em funcções equivalentes na forma que julgar mais conveniente.

Fica tambem entendido que no minimo 50% do pessoal em serviço pertencerá ao antigo quadro do Riacho.

CLAUSULA XXIII

A infracção de qualquer clausula deste contracto, será punida com uma multa de 100\$000 (cem) a 500\$000 (quinhentos), a juizo da fiscalisação, sendo applicada em dobro no caso de reincidencia.

CLAUSULA XXIII

As questões suscitadas entre os arrendatarios e a Municipalidade serão resolvidas por juizo arbitral, constituído e regulado na forma da lei processual em vigor, sem recurso algum.

CLAUSULA XXIV

O caso de rescisão do contracto por parte dos arrendatarios, estes pagarão uma multa correspondente a 1/3 (um terço) do valor das quotas que ainda faltarem para a terminação do arrendamento.

Si a rescisão partir da Municipalidade ella obriga-se a indemnizar os arrendatarios dos lucros cessantes relativos ao tempo que ainda falta para a terminação do contracto. Este lucro será verificado mediante o estudo da escripta da Estrada de Ferro, referente ao tempo em que foi ella explorada pelos arrendatarios.

A Municipalidade obriga-se ainda, no caso de tomar a iniciativa de rescisão, a fazer o transporte de pedra e areia para a firma Dahne, Mazzini & Cia. pelo preço de custo verificado durante a exploração da estrada pela mesma firma e transportar diariamente as mesmas quantidades, tomando como media o transporte do ultimo semestre.

CLAUSULA XXV

O Estado no caso de não querer gozar das vantagens asseguradas na clausula XV, poderá, sem qualquer onus, utilizar-se da linha ferrea para o transporte do seu material destinado ás Obras do Porto, prestando, em compensação, o auxilio de 72.600\$000 para a sua conservação. A Firma arrendataria obriga-se a entregar ao Estado cem passes livres, para os seus operarios que moram na Tristeza e trabalham na cidade, fornecendo á Commissão das Obras do Porto os carros necessarios a esse transporte.

CLAUSULA XXVI

O auxilio do Estado, de que trata a clausula anterior, na importancia de 72.600\$000 será recebido pela Intendencia Municipal e descontado da quota de arrendamento mediante parcelas de 2.000\$000 mensaes até perfazer a referida quantia.

CLAUSULA XXVII

As despezas que, autorizadas pela Intendencia, conforme as clausulas deste contracto, forem levadas á conta de Capital serão indemnizadas pela Municipalidade dentro de 30 dias depois da entrega da Estrada pela firma contractante ao terminar o prazo de arrendamento.

ANEXO B – Imagens adicionais

Imagens relativas a assuntos sobre a Ferrovia do Riacho são muito raras. A seguir são apresentadas mais algumas.



Praia da Pedra Redonda, na década de 1900.
Fonte: Arquivo Histórico do Rio Grande do Sul.



"Corte na Tristeza", publicada na Revista Mascara, ano II, número 11, de abril de 1919.
Fonte: acervo de Antônio Pedro Ribeiro.



Estação do Riacho, oficina.

Fonte: Acervo do Museu Joaquim Felizardo/fototeca Sioma Breitman.



Ponte de Pedra sobre o Arroio Dilúvio, o Riacho, vendo-se atrás do arco central a ponte metálica da Ferrovia do Riacho.

Fonte: SILVA, Loureiro. Um Plano de Urbanização. Porto Alegre: Globo, 1943.



Carro-motor, em fotografia colorida, obtida em 1949. Portanto, mais de 10 anos após o encerramento da Ferrovia do Riacho.

Fonte: Arq. Nestor Nadruz, autor da foto.