



# XIV Encontro Nacional da ANPUR

23 a 27 · maio · 2011 · Rio de Janeiro

---

XIV ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR

Maio de 2011

Rio de Janeiro - RJ - Brasil

---

A FERROVIA DO RIACHO

**André Huyer** (PROPUR, UFRGS) - [andre@huyer.arq.br](mailto:andre@huyer.arq.br)

*Arquiteto, 1985/UFRGS, mestre em planejamento urbano e regional, 2010/UFRGS.*

## **A Ferrovia do Riacho**

### **Caminho para o crescimento da zona sul de Porto Alegre?**

---

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, como foi seu crescimento a partir de então, a situação atual e quais as tendências para o futuro.

## **A Ferrovia do Riacho**

### **Caminho para o crescimento da zona sul de Porto Alegre?**

#### ***Antecedentes***

Porto Alegre, capital do estado do Rio Grande do Sul, final do século XIX. Localizada nas margens do lago Guaíba, este no oeste, suas indústrias cresciam para o norte, ao lado da estrada de ferro que levava às colônias da imigração alemã. Paralela a elas, um pouco mais para leste, na parte mais alta do terreno, avançava a ocupação das camadas de média e alta renda. Contava com aproximadamente 60 mil habitantes.

A cidade era um porto, mas não tinha cais. Os navios ancoravam no meio do lago, e as mercadorias e passageiros eram transportados em canoas, até os trapiches. Água encanada somente em 2.744 “pennas”, para os demais consumidores, fontes ou aguadeiros, que conduziam pipas e vendiam água de porta em porta. Energia elétrica não havia, iluminação pública era a gás, lampiões acendidos manualmente um a um. O transporte coletivo já existia, era bondes puxados por juntas de burros.

Se não havia água encanada, muito menos esgoto cloacal. A empresa privada “Asseio Público” oferecia o serviço, mediante assinatura, de recolher uma ou duas vezes por semana as fossas móveis. Também chamadas de cabungos, fossas portáteis ou cubos sanitários. Carroças levavam as fossas até trapiches na beira do lago, de onde eram despejados diretamente nas águas. Sistemática que passou a ser considerada insatisfatória, devido aos odores, constrangimento e à questão da saúde pública.

Em 1893, uma “Comissão médica” havia determinado que os dejetos deveriam ser despejados no lago, em um local distante aproximadamente 10 quilômetros do centro da cidade. Ao sul, à jusante, na Ponta do Dionísio. Ao Conselho Municipal coube decidir se o transporte seria por ferrovia ou por via fluvial. Optou pela primeira alternativa. E no ano seguinte iniciaram as obras, sendo a necessidade remover o esgoto cloacal da cidade o fator determinante. Se outras demandas poderiam ser atendidas pela ferrovia, não foram fatores importantes. O cronograma era pouco superior a dois anos.

#### ***Execução da obra***

No final de 1895 a obra da ferrovia desenvolvia-se normalmente. Seis dos dez quilômetros estavam com o leito preparado, duas locomotivas a vapor já estavam na cidade, os trilhos haviam sido adquiridos, sendo deslocados de Rio Grande e a plataforma da estação do Riacho quase concluída. O intendente informava que a inauguração seria em abril do ano vindouro.

Mas a ferrovia não foi inaugurada em 1896, nem em 1897. A execução da obra

estava enfrentando sérios reveses. Como ela corria ao lado da margem do lago Guaíba, as cheias e ressacas danificavam trabalhos já concluídos. Mas havia algo muito mais embaraçoso. A Ponta do Dionísio estava situada em terras de José Joaquim de Assumpção. Federalista declarado, durante a revolução de 1893 foi obrigado a se exilar no Uruguai. Ao retornar, deparou-se com uma ferrovia construída por seus adversários políticos, em suas terras, para lançar o esgoto da cidade no seu litoral. Na época não havia o instituto da desapropriação para fins de interesse público. Não houve acerto de preço para aquisição das terras entre o Município e Assumpção. Apesar de a ferrovia estar concluída, inclusive aparecendo em mapa de 1896, ela não pode entrar em operação. Além do problema fundiário, muitos trechos foram desmanchados pelas intempéries. Houve até liberação pela intendência e Câmara para vender o material existente e optar pelo transporte fluvial. Que só não se concretizou por falta de interessados no negócio.

Outra solução foi encontrada para o despejo dos dejetos da cidade: a Ponta do Melo. Esta está situada mais próxima do centro da cidade, mas ainda a uma distância razoável, e assim como a Ponta do Dionísio, na borda do canal de navegação do lago, onde a correnteza é mais forte. Para os trilhos arrancados das terras de Assumpção, outra destinação foi dada, construir um ramal até o arrabalde da Tristeza, mais ao sul.

A Tristeza era um núcleo urbano nas margens do lago, cujo loteamento datava de 1876, e principal atividade era a produção agrícola. No final do século XIX já contava com igreja, cemitério, escola e sociedade de mútuo socorro. Mas seu acesso rodoviário até a cidade era feito pelo interior do continente, bastante afastado do litoral, o que dificultava o intercâmbio comercial.



Ponta do Melo, trapiche para despejo dos cubos sanitários. Fonte: SPALDING, Walter. Pequena história de Porto Alegre. Porto Alegre: Edição Sulina, 1967.

### ***Início do tráfego regular***

Em 13 de novembro de 1899, começou regularmente a ser feito o despejo dos cubos sanitários na Ponta do Melo. A empresa do Asseio Público havia sido estatizada um ano antes.

Dois meses depois, em 14 de janeiro de 1900, 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.



Mercado junto à estação do Riacho. Fonte: Cartão Postal do acervo particular de Antônio Paulo Ribeiro.

Nos anos seguintes prosseguiram obras de reparação da linha, que sempre era danificada pelas intempéries, inclusive ocasionando interrupção do tráfego. E novos projetos eram lançados. Em 1907 foi iniciada a travessia sobre o Riacho, ao lado da Estação, possibilitando a interligação com as linhas de bondes. Esse prolongamento ficou pronto em 1913, contando com uma ponte metálica, importada da Europa. Ao sul da Tristeza foi iniciado um prolongamento, em 1910, que foi concluído em 1912. Para essa obra foi executado um corte em rocha, formando um cânion artificial, até chegar na praia da Pedra Redonda, onde em 1913 foi construído um girador, para retorno das locomotivas.

Em menos de uma década, a receita proveniente do transporte dos cubos sanitários – finalidade de construção da ferrovia – foi ultrapassada pela receita do transporte de passageiros. Em 1901 foram transportados mais de 450 mil cubos, número que passou para quase 600 mil em 1915. Já o número de passageiros, pagos, passou de 23 mil em 1900 para mais de 56 mil no mesmo período.



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.

Inicialmente a Ferrovia do Riacho operava com duas locomotivas alemãs, Krauss e Cia., de 40 e 60 cavalos vapor. Em 1907 recebeu o reforço de outra máquina de 40 cavalos vapor, repassada pelo governo do estado. Mas, usada, precisou de reparos para entrar em operação. Dois anos depois foi adquirida mais uma locomotiva, da mesma procedência das duas primeiras, com 65 cavalos vapor. Durante a construção da ferrovia, utilizavam lenha como combustível. Após o início do tráfego regular passaram a empregar carvão nacional. Completavam a frota seis carros de passageiros, dez vagões de carga e quatro para o Asseio Público.

### ***Impacto no arrabalde Tristeza***

No período compreendido entre o início do transporte de passageiros pela Ferrovia do Riacho, até a época da I Grande Guerra, o arrabalde da Tristeza passou por significativas transformações. Passou a ser uma localidade muito procurada no verão. Os balneários exerciam uma grande atração para o morador urbano e de melhor situação sócio econômica de Porto Alegre. 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. Os porto-alegrenses que tinham condições passavam, alguns, o final de semana, outros, até meses na Tristeza e arredores. A procura por imóveis fez deslanchar o desdobramento de chácaras em lotes. Surgiram hotéis e restaurantes. Um posto de polícia foi construído, em 1906 – existente até hoje. Um sindicato agrícola, em 1910. Colégio de congregação religiosa, em 1904, também existente até hoje.

Entre a Ponta do Melo e a Tristeza, no Cristal, uma hospedaria de imigrantes passou a ser ocupada por um quartel da Brigada Militar, rente aos trilhos da ferrovia. Próximo foi

construída a enfermaria da Brigada.



Locomotiva, recebida do Estado, atendendo a Brigada Militar, no quartel do Cristal, em 1908. Fonte: BRIGADA MILITAR. Álbum Souvenir. 1908.

Algumas glebas, que ainda eram de propriedade de descendentes diretos do sesmeiro pioneiro da área, foram finalmente comercializadas. As poucas ruas da Tristeza se prolongavam em direção à margem do Guaíba.

### ***A ferrovia após a I Grande Guerra***

A cidade de Porto Alegre havia evoluído 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, persistiria por muito tempo, assim como o transporte desses materiais pela Ferrovia do Riacho. Em 1915, o Asseio Público tinha 11.012 assinantes e havia transportado quase 600 mil cubos até a Ponta do Melo, o que representava um movimento diário de 1.909 unidades. Contava com 49 muares que tracionavam 12 carros.

Quanto à Ferrovia do Riacho, após quinze anos de operação, a linha ainda demandava custosas e permanentes melhorias. 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 percorridos. Mas o desenrolar da I Grande Guerra 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.

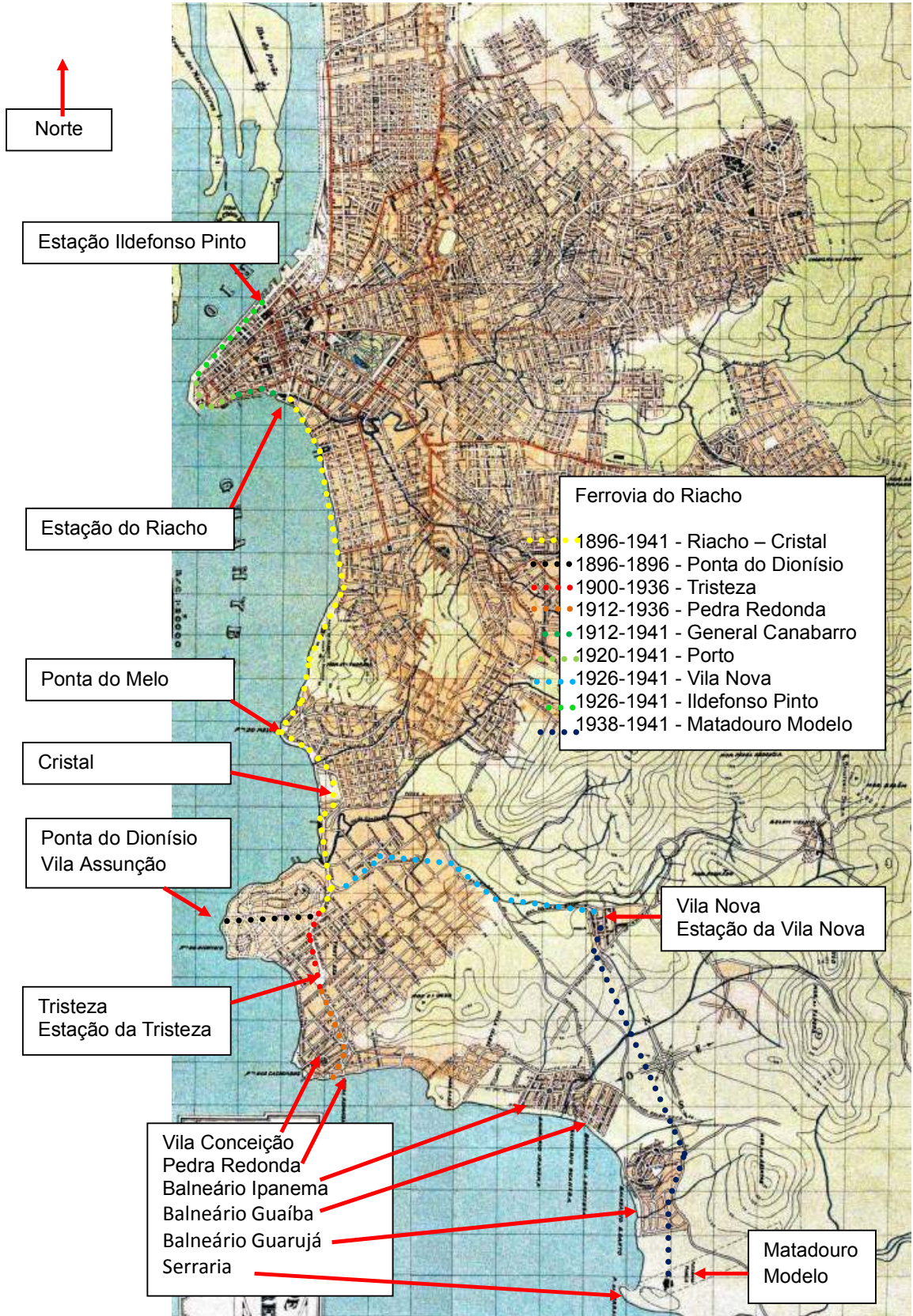
A década de 1920 iniciou com mais otimismo, uma vez que a construção do cais no centro da cidade demandaria grande movimento para a ferrovia. Em 1925 foi construído um ramal para a Vila Nova, que derivava da Ferrovia do Riacho a partir do Cristal, totalizando mais 4,4 km. Foi inaugurado no ano seguinte. Porém, essa linha nunca teve movimento significativo. Na mesma ocasião, na outra extremidade da linha, foi construído um prolongamento até o centro da cidade, onde foi construída a Estação Ildefonso Pinto, a uma quadra da sede da intendência.

O transporte de passageiros sempre manteve uma tendência de crescimento. Já o transporte de cubos manteve-se estabilizado a partir de 1915, uma vez que prosseguia a construção de esgotos encanados na cidade.

A Ferrovia do Riacho passou a ter uma situação econômica sensível, pois os insumos – principalmente o carvão – em consequência da guerra haviam encarecido em grande proporção. Além dos passageiros pagantes, havia um número quase idêntico de passageiros isentos: soldados e oficiais da Brigada Militar, funcionários do Asseio Público e outros servidores públicos. O preço das passagens era desproporcionalmente barato se comparado a outras ferrovias. Ainda, as receitas da ferrovia haviam sido dadas como garantia de empréstimos externos, que nem a beneficiava. Como consequência, não eram adquiridos novos equipamentos, enquanto os existentes beiravam o sucateamento. Impulsionada pelas carências, a administração da Ferrovia utilizava da criatividade para encontrar alternativas. Passou a empregar o “carro de linha” no transporte de passageiros, que era um bonde movido a motor à combustão interna. Isso já em 1923.

A administração municipal havia perdido o interesse na Ferrovia do Riacho. A abertura de uma estrada margeando o litoral, em 1919, propiciou a concorrência de caminhões e ônibus particulares. Em 1926 uma empresa que vencera uma licitação para pavimentar 300 mil m<sup>2</sup> de ruas, Dahne, Mazzini e Cia., arrendou a Ferrovia do Riacho por três anos, com a obrigação de manter o tráfego de passageiros. Inicialmente a arrendatária investiu no serviço de transporte de passageiros, inclusive aumentando o número de carros de linha. Mas a intensificação da concorrência dos ônibus particulares – que também estava prejudicando o serviço de bondes elétricos – e o final do transporte de cubos sanitários, também fizeram a arrendatária perder o interesse em renovar a concessão. Os cubos passaram a ser recolhidos em caminhões, que levavam a carga diretamente para os locais de despejo no Guaíba.





Anotações do autor sobre mapa de Porto Alegre de 1937.

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

### ***A zona sul após a I Grande Guerra***



Trem na Estação da Tristeza. Fonte: COSTA, Alfredo. O Rio Grande do Sul. Porto Alegre: Livraria do Globo, 1922. p. 261.

Enquanto a Ferrovia do Riacho enfrentou muitas dificuldades após a conflagração mundial, o arrabalde da Tristeza teve melhor sorte. Cinemas – Gioconda, em 1917, Sete de Setembro, em 1922; agremiações culturais – Jocotó, em 1918, Filosofia, em 1919; carnavais de rua; concursos de beleza; clubes de futebol – Tristezense e Botafogo; jornal mensal – O Republicano, em 1922; A elite sociocultural da cidade deslocava-se para o balneário, nos meses de verão, desfrutando com o mesmo encanto as tradições artísticas e sociais da capital.

Em 1923 iniciou a construção do prédio da escola pública, inaugurado em 1927. Energia elétrica ficou disponível na Tristeza em 1923. A primeira corrida automobilística de ruas de Porto Alegre ocorreu na zona sul em 1927.

Na década de 1930 a maioria das glebas à beira do lago Guaíba foram loteadas. Vila Conceição (1930), no lado sul da Tristeza. Mais ao sul, então invariavelmente com a denominação de balneário: Balneário Ipanema (1931) e Balneário Guaíba (1932). Esses novos loteamentos abandonam o traçado viário xadrez, e passaram a incorporar vias adequadas à topografia, sinuosas, praças e áreas verdes, numa clara influência dos modelos de subúrbios jardim, derivados da cidade jardim de Ebenezer Howard.

### ***Incorporação da Ferrovia do Riacho pela Viação Férrea do RGS***

Enquanto a zona sul progridia, a Ferrovia agoniza. O Município, em 1933, repassou-a ao governo do Estado, em liquidação de dívidas. A Viação Férrea do Rio Grande do Sul – VFRGS, de propriedade do Estado, assumiu o controle e manutenção da Ferrovia do Riacho. Porém, como o Governo Federal não autorizara a incorporação, ela teve de manter uma contabilidade separada, causando vários transtornos à VFRGS.

De imediato a VFRGS realizou vários investimentos. Desativou todo material rodante, que considerou inaproveitável. Reformou as instalações físicas. Mas, dentre o

material da Ferrovia do Riacho, faz uma constatação positiva: a utilização dos carros de linha no transporte de passageiros. Até então, a VFRGS só empregava carros de linha para manutenção da rede. Fez experiências em suas linhas até Caxias do Sul, e passou ela mesma a fabricar novos carros, que ficaram conhecidos pela denominação de carro-motor. Na exposição do Centenário da Revolução Farroupilha, em 1935, maior evento estadual da década, a FVRGS exibiu orgulhosa o carro-motor de sua própria fabricação, como destaque de seu pavilhão.

Porém, o transporte de passageiros na Ferrovia do Riacho sofria a irresistível concorrência dos ônibus, facilitada pela pavimentação, em 1931, da rodovia na margem do Guaíba. No dia 31 de março de 1936, a VFRGS comunicou que, por sua conveniência, foi suspenso o tráfego nessa linha. Afinal, a Ferrovia do Riacho, com menos de 20 quilômetros e três locomotivas, era insignificante diante de sua malha estadual de mais de 3.000 quilômetros e quase 300 locomotivas.



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

### ***A urbanização da zona sul prosseguiu***

Novos loteamentos balneários continuaram sendo lançados. Ao sul da Tristeza: Balneário Espírito Santo (1934); Balneário Juca Batista (1935); Balneário Guarujá (1938). Com o fim das glebas na margem do Guaíba, áreas afastadas também foram aproveitadas, ao sul e ao norte da Tristeza: Jardim Yacht Club (1936); Balneário Vista Alegre (1936); Vila Conceição, parte alta (1940).

Em 1937 foi loteada a última grande gleba remanescente na margem do Guaíba, que eram as terras da viúva de José J. Assumpção. Aquele mesmo que não havia permitido a operação da Ferrovia do Riacho até a Ponta do Dionísio. Este loteamento, de 130 hectares, foi um primor, otimizando áreas verdes, passagens de pedestres, miolos de quadra, ruas sinuosas acompanhando a topografia, mitigação de antigas pedreiras, urbanização da praia. No início da década de 1940, a Vila Assunção era anunciada como um “Balneário Aristocrático”, integrado na metrópole, por rápidas vias de circulação de automóveis. O trem não existia mais, nem fazia falta.

### ***Os balneários marítimos no Rio Grande do Sul***

A condição da zona sul da cidade ter sido balneário é apontada como principal causa de grande afluência de passageiros para esses destinos. Na época do 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. Mas, paulatinamente o litoral marítimo gaúcho foi conquistando seu espaço. Na década de 1920, já havia hotéis para veranistas em Torres e Tramandaí.

A pavimentação de uma rodovia entre Porto Alegre e Tramandaí, em 1939, facilitou muito o acesso ao litoral marítimo, e imediatamente foram feitos grandes loteamentos junto ao mar, alguns de qualidade muito boa.

Além do mar, a zona sul de Porto Alegre também passou a sofrer a concorrência dos balneários da vizinha cidade de Guaíba, na outra margem do lago. E as ferrovias abriram vários destinos no interior do estado, na serra, estâncias termais e outros. Ainda assim, os balneários da zona sul persistiram movimentando grande afluxo de banhistas, mas não eram mais a única opção. Somente no início da década de 1970 que a zona sul de Porto Alegre foi abandonada definitivamente enquanto balneário, devido principalmente à poluição do Guaíba.

### ***A Ferrovia do Riacho de 1938 a 1941: linha para o Matadouro Modelo***

Encerrada para o tráfego de passageiros, trilhos retirados da Tristeza, foi mantido o ramal do Cristal até a Vila Nova, praticamente sem utilização. Mas, a partir da estação da Vila Nova, foi construída uma extensão da linha até a Serraria, extremidade sul dos

balneários da cidade. Lá foi construído um matadouro, que deveria atender toda a capital do estado. Esta linha foi construída pela VFRGS, sob mando do Estado, e operou entre 1938 e 1941. No local onde funcionou o Matadouro Modelo, hoje há um quartel do Exército Brasileiro.

Porém, em 1941, o estado do Rio Grande do Sul sofreu seu maior desastre natural do século: a Grande Enchente. Além de alagar o centro da capital, impôs diversos prejuízos às linhas vitais da VFRGS no interior. Bloqueando a circulação de trens da capital para o interior, e do estado para o resto do Brasil. Grande trecho remanescente da Ferrovia do Riacho também foi inutilizado. Aproveitando-se das dificuldades gerais, a VFRGS conseguiu autorização para desativar definitivamente a Ferrovia do Riacho.

Restou somente a Estação do Riacho, interligada até o centro da cidade. A VFRGS ainda a utilizou por algum tempo, como garagem dos carros-motor, que partiam da Estação Ildefonso Pinto, no centro, e atendiam as cidades próximas.

#### ***Após o fim da Ferrovia do Riacho, a zona sul ainda recebe novos equipamentos***

Em 1941, na Ponta do Dionísio, iniciou o serviço de barcas para a vizinha cidade de Guaíba, e por ela toda a zona sul do estado, que operou até 1958. Na Ponta do Melo, local do despejo dos cubos sanitários, foi construído um importante estaleiro, em 1949, que funcionou até final da década de 1990, o Estaleiro Só. E na década de 1950 o Cristal teve parte de sua baía aterrada, para a construção do Hipódromo do Cristal, que deu nova importância para o bairro.

Em 1958, junto à praça principal da Tristeza, foi construída uma nova igreja católica, e uma igreja protestante, o que demonstra que persistia o crescimento na região. Uma indústria de garrafas térmicas, Termolar, se instalou no Cristal, funcionando até hoje.

E na entrada da zona sul, na década de 1960, foi construído um estádio de futebol de um clube privado, sobre aterro, em frente ao antigo trajeto da Ferrovia do Riacho. Esse empreendimento veio a causar impactos na acessibilidade à zona sul, uma vez que interfere no trânsito quando há eventos no estádio ou no seu ginásio.

Mas, apesar dos novos equipamentos, a zona sul de Porto Alegre estagnou a partir da década de 1970. Não surgiram novos empreendimentos significativos, situação que perdurou até a virada do século.

#### ***A zona sul no planejamento urbano de Porto Alegre***

Insignificante no início do século XX, já em 1914, no Plano de Melhoramentos, primeiro trabalho com uma visão de conjunto da cidade, é prevista uma ligação conectando o centro e a Tristeza, através de uma avenida que contornaria a cidade, ao lado da margem do lago.

Em 1939, o Plano Gladosch contemplou o Cristal com a previsão da construção do hipódromo municipal, parte dele em aterro sobre o Guaíba. O primeiro plano diretor da cidade, de 1959, incluiu o Cristal como zona urbana, e o restante da zona sul como zona de expansão urbana. Chegando 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 mesmos.

Porém, em 1999, novo plano trazia algumas significativas novidades. Em tese daria tratamento diferenciado para a zona sul. A zona dos loteamentos balneários, recebeu a denominação de “Cidade Jardim”, não exatamente no sentido original de Ebenezer Howard. Mas na prática, se antes a maior parte desses loteamentos era limitada a residências unifamiliares, sendo vedadas residências multifamiliares, a partir de 1999 essa limitação caiu. Em se tratando de loteamentos balneários, com características de subúrbios jardim, essa é uma substancial diferença.

Essa excessiva liberalidade veio a ser parcialmente retificada pelo Decreto que regulamentou as Áreas Especiais de Interesse Cultural. O decreto, de 2004, embasado em amplo estudo técnico, realizado em conjunto pela Prefeitura com a Faculdade de Arquitetura da UniRitter, regulamentou o artigo 92 do plano diretor. Para grande parte da zona sul, algumas premissas dos projetos originais voltaram a vigorar. Porém, modificações no plano diretor, encaminhadas pelo executivo municipal, em fase final de avaliação pela Câmara de Vereadores, tendem a novamente liberalizar os loteamentos balneários.

### ***A zona sul hoje***

O acesso à zona sul de Porto Alegre é simbolicamente marcado por um prédio de excepcional qualidade, o Museu Iberê Camargo, projetado pela afamado arquiteto português Álvaro Siza e inaugurado em 2008. Adiante, após contornar a Ponta do Melo, funciona o maior e mais luxuoso *shopping center* da cidade, o BarraShoppingSul, também de 2008, em área cedida pelo Hipódromo do Cristal. Contrapartida desse empreendimento, várias sub-habitações do Cristal foram reassentadas.

Na principal avenida da Tristeza proliferam novas galerias comerciais, em frente ao que era o trecho final da Ferrovia do Riacho ao chegar na estação da Tristeza. As habitações unifamiliares de centro de terreno estão sendo substituídas por condomínios de casas de três pavimentos e por edifícios.

A densificação com suas consequências, problemas de trânsito, segurança e perda de patrimônio cultural, causa apreensão dos moradores locais. Esses organizam-se em associações e tem feito repercutir suas reivindicações, na imprensa e junto às autoridades.

A falta de balneabilidade do lago Guaíba levou a que antigos e tradicionais pontos turísticos fossem completamente abandonados. A praia de Pedra Redonda, estação final da Ferrovia do Riacho, assim como o antigo leito dela, encontram-se tomados de sub-habitações ou lixo e capoeira. A praia de Ipanema contrasta com o abandono das demais áreas balneárias, com “calçadão” urbanizado, é local de lazer do porto-alegrense, para caminhadas, fruição da vista panorâmica do lago, com serviços de bares.

### ***Tendências da zona sul***

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. Para o Cristal existem projetos de empreendimentos para a Ponta do Melo, para parte da área remanescente do Hipódromo do Cristal, e até na base do morro do Cristal, ao lado da Vila Assunção. Onde não é permitido construir edifícios, proliferam os projetos de condomínios horizontais.

Para 2014, ano da Copa do Mundo de futebol da FIFA no Brasil, junto ao principal acesso viário à zona sul, o S.C. Internacional está realizando grandes obras, construindo um complexo imobiliário junto com a modernização do estádio de futebol. Entre os planos para adequar a cidade à Copa do Mundo de 2014, está também a duplicação de uma avenida que liga o Cristal ao bairro da Azenha, denominada de Avenida Tronco, rota intermediária entre o acesso pelos bairros Menino Deus e Teresópolis. Talvez a Copa do Mundo faça sair do papel essa ligação, constante do traçado viário da cidade há muitas décadas.

Outro novo equipamento que estará passando pela zona sul, e que merece um destaque especial, é o conduto de esgoto sanitário do Plano Integrado Sócioambiental – PISA. Mais de cem anos após ter sido definido que o melhor local 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-habitações, especialmente as que perduram nas margens do Arroio Cavalhada.

Contudo, enquanto o PISA pode reconduzir a zona sul à sua condição anterior, de balneário, a atual legislação de planejamento urbano municipal 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.

### **Conclusão**

A zona sul era pouco desenvolvida quando da implantação da Ferrovia do Riacho, em 1900. Com a ferrovia, a localidade teve um crescimento 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. O fato de a ferrovia ter existido, e que ela 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.

Do período da Ferrovia do Riacho, ficou consolidada uma característica dos loteamentos da zona sul: balneários no nome, 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 repulsivo 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 dentro da cidade de Porto Alegre, citadas anteriormente, com algo de cidade jardim. 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 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 importante 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.

#### Bibliografia:

- BAKOS, Margareth Marchiori. **Porto Alegre e seus eternos intendentos**. Porto Alegre: EDIPUCRS, 1996.
- BARDI, P. M. **Lembrança do 'trem de ferro'**. 1983.
- BINS, Alberto. **Correspondência ao Governador do Estado**. Porto Alegre, 23 jan. 1930.
- BINS, Alberto. **O Transporte coletivo**. Porto Alegre, 1930.
- BRIGADA MILITAR. **Álbum Souvenir**. 1908.
- BRIGADA MILITAR. **Álbum Comemorativo**. 1922.
- CANEZ, Anna Paula. **Arnaldo Gladosch: o edifício e a metrópole**. Porto Alegre, Ed. UniRitter, 2008.
- COSTA, Alfredo. **O Rio Grande do Sul**. Porto Alegre: Livraria do Globo, 1922.
- 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.
- FLORES, Hilda A. H. **Tristeza e Padre Reus**. Porto Alegre: ELAPE, 1979.
- FRANCO, Sérgio da Costa. **Porto Alegre Guia Histórico**. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 1992.

- 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.
- HUYER, André. **Ferrovia do Riacho**: Caminho para o crescimento da zona sul de Porto Alegre? Dissertação de mestrado defendida no PROPUR, UFRGS, 2010.
- 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.
- LIMA, Antonio de Azevedo. **Sinopse Geographica, Historica e estatística do Município de Porto Alegre**. Porto Alegre: Estabelecimento Typographico de Gundlach & C.<sup>a</sup>. 1890.
- LIMA, Olympio de Azevedo. **Dados estatísticos do município de Porto Alegre**. Graphicas da Livraria do Commercio, 1912.
- LLOYD, Reginald. **Impressoes do Brazil no sec XX**. Londres, 1913.
- MACEDO, Francisco Riopardense de. **Porto Alegre origem e crescimento**. Porto Alegre: Livraria Sulina Editora, 1968.
- 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.
- 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 Jatagy. **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.
- 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 providencias.
- PORTO ALEGRE. **Plano Diretor**. 1964.
- PORTO ALEGRE. PDDUA, **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. **Relatório, 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.
- 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.
- 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.