

Aspectos da Geografia Urbana de Pôrto Alegre

CRESCIMENTO URBANO (Conclusão do número anterior)

Abrão Hausman

Devemos, tôdas as vêzes que se estuda o progresso de uma cidade, observar a capacidade de sua população em aproveitar as vantagens que o meio físico lhe propicia, dentro das circunstâncias históricas que imperaram e imperam no decurso de sua existência.

O processo de crescimento de uma cidade, está ligado a fatores de ordem geográfica que criaram a paisagem natural, a qual serve de cenário à atividade humana, atividade essa, que vai modificar pouco a pouco os aspectos naturais, adaptando o espaço às suas necessidades na medida de suas possibilidades técnicas, procurando aproveitar da melhor forma possível os elementos que a natureza lhes pôs à disposição.

As condições geográficas orientaram o crescimento de Pôrto Alegre, quanto à direção da expansão urbana e conseqüentemente a forma da cidade. O seu ponto de irradiação partindo de um espigão, contornado por uma estreita planície, limitada em três lados pelo Guaíba, lhe impunha uma orientação, no início, quase unidirecional rumo a este.

Na primeira fase, a cidade a partir da planície que circundava o espigão, avançou sobre as suas encostas, deslocando-se para o seu topo as sedes do poder civil e religioso, ocupando-se inteiramente com o reticulado viário.

A segunda fase de sua expansão é assinalada pela criação de pequenos núcleos populacionais, separados entre si, pelas linhas do relevo, ligadas por caminhos carroçáveis ao centro, os quais ao se povoarem, promoveram a fusão dos arraiais com o que podemos chamar de «city» ou centro. Portanto, o crescimento não foi, nesse período, semelhante a uma mancha de óleo, cujo alastramento se verificasse a partir de um núcleo central, alastrando-se em tôdas as direções mas sim pela interligação da city com os arraiais, no início, somente ao longo das principais vias de comunicação que constituíam verdadeiros cordões umbelicais, preenchendo poste-

riormente os espaços vazios existentes, dando à cidade, no fim desse processo, um aspecto mais compacto.

A terceira fase, já bastante recente quando os espaços entre os arraiais, estão quase que completamente tomados, verifica-se a progressão mais ou menos igual dos bairros, em direção periferia dos limites municipais, em forma de semicírculo, cujo avanço fica limitado às condições impostas pelo relevo.

O desenvolvimento urbano ficou condicionado por dois fatores importantes: o ambiente geográfico que lhe deu o sentido espacial de expansão e outro a sua evolução econômica, comercial e industrial.

Acompanhando a evolução da cidade, desde as suas origens até os nossos dias, poderemos verificar a influência de cada um dos fatores acima mencionados, no desenvolvimento da cidade. Na apresentação das diversas etapas do crescimento de Pôrto Alegre, procuraremos manter, de certa forma, a ordem cronológica dentro de determinados períodos, correspondentes a etapas do desenvolvimento que serão em parte rompidas quando necessárias à compreensão dos fatos explicados.

OS PRIMÓRDIOS — (1730 — 1822)

A primeira ocupação humana do atual sítio de Pôrto Alegre, está ligada a primeira atividade econômica do Estado, a pecuária.

Por ocasião da fundação de Viamão (1725), os chamados Campos de Viamão, estavam sendo ocupados por fazendas de criação de gado que se estendiam sobre os topos graníticos, onde dominava a vegetação de campos favorável a essa atividade, estendendo-se possivelmente até o atual sítio urbano da Capital.

Por ocasião da criação do caminho de Cristóvão Pereira (1736), inúmeras fazendas estendiam-se por essas bandas, servindo possivelmente, em grande parte como invernadas às tro-

pas. Vários moradores já são assinalados entre 1730 e 1740. Miguel Braz Lopes (1732) e Jerônimo Dornelas Vasconcelos e Menezes, o último recebendo a concessão de terras situadas entre o Rio Jacarey (Arr. Riacho) e o Gravataí (1740), local onde hoje se assenta a cidade de Porto Alegre, cuja confirmação de posse foi em 1744, e o primeiro, ocupando o Morro de Santana nas proximidades do que hoje constitui o bairro Partenon.

Ao receber a posse de suas terras, Jerônimo Dornelas, funda nas proximidades da embocadura do Riacho (Rio Jacarey) o Porto de Viamão (1740), o qual já estava ocupado por um agrupamento de pescadores, formado por ranchos de palha e barro que se aglomeravam sobre a planície ao pé do espigão, possuindo então 400 almas. A criação desse porto, foi uma necessidade imperiosa por parte de Viamão, a qual procurava comunicar-se com um local que lhe permitisse acesso ao mar e à rede hidrográfica de interiorização.

O local escolhido, o Porto de Viamão era o mais próximo e de mais fácil acesso, podendo ser alcançado através de uma picada utilizada pelos índios, o qual, ao sair de Viamão, por cima dos topos, baixava através da garganta esculpida pelo Arr. Dilúvio (Riacho), cujo curso acompanhava até a sua embocadura, o qual continuou sendo picada até 1774.

O progresso do Porto de Viamão é contínuo, a ponto de ser criada em 1747 uma capela; a de S. Francisco Xavier, que também vai servir de nome ao porto. O casario, estende-se pela planície em direção ao que hoje constitui a Ponta da Cadeia.

Com a chegada dos casais açorianos (1752), o aumento da população do Porto é substancial, o qual passa a estender-se por toda planície que bordeja o espigão pelo lado Sul, até a Ponta da Cadeia, ao longo do que hoje é conhecido como Pantaleão Teles, antigamente Rua do Riacho, constituindo um «arroyo de casas de palha habitadas por casais das ilhas e he bastante fértil» conforme a expressão de Gomes Freire em seu relatório de 1754.

Os sucessos históricos vêm modificar as condições do Porto dos Casais, como ficou sendo conhecido. A invasão espanhola (1763) do Rio Grande, ocasionou a mudança da Capital para Viamão, posteriormente para Rio Pardo, onde não teve ação de fato, sendo transferida em 1773 para Porto Alegre, passando a chamar-se N. S. da Madre de Deus de Porto Alegre.

Com a transferência da capital, o Porto alcança grande importância, e possivelmente, nessa época, é que se deu a transferência do porto

de onde esteve localizado no início, para a posição que hoje ocupa na chamada Praia do Arsenal.

A localização do primeiro porto nas proximidades do Riacho, é perfeitamente explicável, em face da posição assumida pelo primeiro caminho de ligação entre Viamão e o Guaíba, balizado pelo Arr. Dilúvio. A primeira povoação de pescadores não tinha grandes problemas de ancoradouro, já que as embarcações eram pequenas.

Na ocasião em que a utilização de barcos maiores foi sendo feita, o primitivo local já não mais comportava o movimento bem como não oferecia muita estabilidade.

Observando a direção dos ventos predominantes e dos de maior intensidade, verificamos que a baía voltada para Sul, oferece a sua fachada aberta a eles, o que torna as águas seguidamente muito agitadas, dificultando o ancoradouro. As condições de enseada, facilitam a perda de velocidade das águas e favorecem a sedimentação, formando um alto fundo bastante extenso o que aumenta o percurso entre o local de máxima aproximação dos barcos e a linha de praia.

Comparando os fatores geográficos da primitiva posição e da atual, cujos característicos já foram anteriormente explicados permite compreender o porque da localização do arsenal e palácio do Governo nesse lado do espigão, ou seja na sua fachada norte, desenvolvendo-se uma zona comercial importante para a época, na planície voltada para a embocadura do Jacuí, conhecido então como Rio Guaíba.

Na década de 1770 a 1880, a cidade inicia a sua expansão sobre a fachada norte do espigão, criando-se pouco a pouco um aspecto urbano mais pronunciado, concorrendo para tal, a própria situação política da época.

Temas vários fatos que vêm reforçar a posição do porto como capital. Em 1774, é construído o Arsenal e o Palácio do Governo na praia do Arsenal, local onde já estava situado o porto. No mesmo ano são abertas as estradas de ligação com Viamão, uma pelo Arr. Dilúvio (Riacho), aproveitando a picada dos índios, a qual era correntemente usada, e a segunda pelo Caminho do Meio, hoje Av. Protásio Alves, que galgava em Petrópolis a rampa, seguindo sempre pelos topos até Viamão, desbordando pelo norte o morro de Santana.

A instabilidade política e as sucessivas lutas de fronteiras, determinam a construção em volta do casario existente em 1778, de uma linha de fortificações, linha essa, que limitou a expansão da cidade até a sua derrubada em 1845. Esses muros e trincheiras encerram zonas ain-

da vazias demograficamente, de forma a possibilitar a maior concentração populacional. Sob o ponto de vista estratégico, para a época, a posição da cidade era vantajosa, pois uma linha de fortificações relativamente curta, era de grande efeito, uma vez que a maior parte da zona urbana estava confinada pela água que em face das condições especiais não dava ancoradouro a navios, por lado algum que não fôsse o norte o qual seria facilmente defensável diante das armas da época.

O povoamento, abandonando a planície, foi galgando o espigão, em cujo topo foi se localizar a igreja de S. Francisco Xavier, a atual Matriz, antes situada na praia, próximo ao Riacho. O Porto contava nessa época (1780), aproximadamente 1.500 almas e uma indústria é criada, a olaria.

A Matriz, seguiu-se a construção do novo Palácio do Governo, (1784) ao lado desta, local que até hoje ocupa, passando a apresentar aspecto de cidade em acrópole, típica forma das cidades de criação portuguesa na América.

Em 1790, foi Porto Alegre erguida em Vila, cuja instalação foi em 1810, fato que selou definitivamente a sua posição de predominância sobre os outros núcleos existentes no Rio Grande, firmando a posição de capital a qual desde então não mais lhe foi tirada.

Porto Alegre torna-se um centro comercial, através do qual os produtos de Santo Antônio da Patrulha, Osório, Aldeia dos Anjos (Gravatá), Rio Pardo, Santo Amaro, Taquari, Triunfo e Cachoeira eram exportados, fato que lhe aumentava a importância apesar de Viamão ser ainda a mais conhecida no Hinterland. Ao lado desse desenvolvimento econômico, há um crescimento demográfico substancial de 1.500 habitantes (1780) para 3.900 em 1803 e 5.000 em 1807.

A importância da vila é cada vez maior, o que promove a realização de melhoramentos essenciais, tais como a criação do Correio (1798), o melhoramento da estrada de ligação com Viamão, construindo-se a ponte da Azenha (1802) a fundação da Santa Casa de Misericórdia (1803) e a criação do Caminho Novo (1812).

Em 1814, Porto Alegre já contava com 6.000 habitantes o que significa uma pequena estagnação em relação a população de 1807.

Em 1820 a Vila possuía 10.000 habitantes. Nesta época chamou a atenção a Saint-Hilaire, pelo seu movimento e comércio bem como pelo aspecto, algo semelhante às cidades européias. É então que vamos encontrar maior a diferença entre a densidade demográfica na fachada voltada para norte, e na que se encontrava voltada para sul, a qual continuava ainda pouco

povoada. Esse fato é explicado pelas condições peculiares do relevo, isto é, do espigão, sobre o qual se assentou a cidade. Esse, além de apresentar a face voltada para sul, batida pelos ventos frios e receber menor insolação, possuía encostas com um gradiente maior do que as do norte, o que dificultava muito mais a sua escalada.

Fora dos muros estendia-se a zona rural, formada por quintas e casebres que se estendiam, principalmente para o lado do delta, alinhando-se ao longo do Caminho Novo (Voluntários da Pátria). Surpreende ao referido naturalista a existência em torno da cidade de uma área de relativa densidade populacional, constituindo uma verdadeira zona rural de pequenas propriedades ao contrário do que acontecia nas outras cidades brasileiras por ele visitadas, que apresentavam um vazio demográfico circundando os centros urbanos.

O zoneamento rural procurava as zonas menos alagadiças, fugindo das margens mais baixas dos arroios, que se mantinham como campos e ficaram despovoados durante muito tempo, tendo sido contornados pela cidade em expansão.

Com a independência o Rio Grande passou a Província de Porto Alegre, foi elevada a categoria de cidade em 14 de novembro de 1822. As lutas políticas e os constantes combates com os vizinhos platinos do sul, trouxeram grandes intranquilidades no país, fato que se refletiu no progresso da cidade além da atitude chauvinista contra os portugueses residentes no Brasil que ajudou a piorar as condições reinantes com reflexos perniciosos sobre o desenvolvimento demográfico da cidade.

Este período, assinala para Porto Alegre, uma série de realizações, muito importante sob o ponto de vista econômico que vieram refletir-se na cidade. Essas realizações foram a olaria (1780) a primeira charqueada, o primeiro artesanato, principalmente em artefatos de couro, ferraria e carpintaria e a plantação de trigo (1795) nos arredores da cidade, o que deu origem a construção de uma azenha para trigo, no arroio que posteriormente tomou o nome de Azenha.

OS ARRAIAIS — 1822 — 1890

Com a independência o país entra em uma nova fase. O casamento de D. Pedro I, com a princesa alemã, motivou a vinda de colonos germânicos, principalmente para o sul, em 1824, tendo como objetivo a ocupação das matas que cobriam toda a borda do planalto, as quais estendiam-se como um cinturão verde e maciço

que dificultava ainda mais a comunicação com o norte do país. Porto Alegre estava praticamente situada na auréola externa dessa zona para onde convergiam os afluentes do Jacuí, ao longo dos quais e principalmente do Rio dos Sinos teve a colonização alemã, a sua primeira localização.

Apesar dessa imigração o crescimento da cidade foi inferior ao de anterior a 1820, pois em 1833 existiam 12.200 habitantes ou seja, um crescimento de 2.200 habitantes após 13 anos.

Vários melhoramentos introduzidos na cidade, inclusive a criação da Alfândega (1826) e a iluminação a azelte (1832), atestam a importância que já apresentava a capital gaúcha. No entanto um fator adverso veio se manifestar, o qual possivelmente teve influência no pequeno crescimento urbano, verificado em 1833; foi a decadência da cultura do trigo. Após um período de máxima expansão em 1828, passou a entrar em decadência devido a ferrugem, após esse ano.

A revolução Farroupilha iniciada em 1835, somente teve seu término em 1845, período extremamente conturbado e intraquilo para a vida da Província. As lutas entre as tropas do Império e Revolucionários, os excessos cometidos por ambos os lados, prejudicam a colonização alemã, com reflexos graves sobre o desenvolvimento demográfico e econômico da cidade, bem como de toda Província.

Com o término da revolução a cidade que tinha obtido o título de Leal e Valorosa, devido a sua resistência as tropas revolucionárias, viu-se libertada em 1845, das fortificações que fechavam o seu perímetro urbano, apesar do que não desenvolveu muito.

As estatísticas mostram que em 1858 a população era de 18.500 habitantes, registrando um crescimento de 6.300 pessoas em 23 anos, proporção bem inferior a que se observou no período anterior. Esse crescimento demográfico da cidade não se traduziu em aumento espacial da área urbana para além das linhas das antigas fortificações, mas sim por um avanço sobre o Guaíba.

A imigração alemã, influi, não somente sob o ponto de vista econômico como também no populacional, sendo os imigrantes germânicos e seus descendentes calculados por Avê-Lallemant (1858) em cerca de 3.500 pessoas, constituindo uma comunidade ativa, formada principalmente por comerciantes e artesões. Segundo o mesmo visitante as colônias alemãs estavam em grande desenvolvimento, devastando as matas a fim de plantar a terra, afirmando-se mesmo, segun-

do o referido viajante, que Porto Alegre nada seria sem S. Leopoldo, de tal forma achava que era importante a produção da última.

No início da segunda metade do século XIX, verificam-se radicais transformações na estrutura econômica do Brasil. O nordeste açucareiro entra na fase descensional ocasionada pela queda da exportação, arruinando muitos fazendeiros e usineiros, ao mesmo tempo que em São Paulo, surge no vale do Paraíba a futura grande riqueza brasileira, o café, cuja expansão já invade o Planalto mas de forma esporádica. As riquezas que afluiam para esses fazendeiros modificavam-lhes os hábitos, havendo a tendência de inditar a Europa a tal ponto que o francês chegou a ser a língua da elite.

O Rio Grande do Sul, perturbado pelos efeitos da revolução e as contínuas lutas de fronteiras, tendo ainda para agravar a situação a guerra do Paraguai a se desenvolver em seus campos, continuava a viver a vida de província, com um desenvolvimento incipiente no setor agrícola, auferindo a maior parte de suas rendas da criação bastante prejudicada pelas lutas.

As colônias alemãs tinham recém vencido as primeiras dificuldades e iniciavam o seu período de verdadeiro progresso. O processo de desmatamento das encostas do Planalto Meridional estava em franco desenvolvimento e os colonos avançavam em direção ao norte ao longo das "linhas", que se constituíam verdadeiras estradas de desbravamento, enviando seus produtos para a cidade.

Porto Alegre continuava a viver à custa do comércio. A indústria era quase inexistente a não ser alguns artesões.

A tendência de não aumentar o perímetro urbano, a fim de não alongar as distâncias, principalmente com relação a zona comercial, bem como surgem os primeiros arrais, que são núcleos populacionais, que ao se expandirem em direção ao centro, constituíram um dos principais elementos do aumento da área urbana. O primeiro desses núcleos de maior adensamento populacional fora do perímetro urbano, foi o de Menino Deus, surgindo em 1853 o de São Miguel e Partenon. Surgiam normalmente em torno de uma capela ou venda, como um elemento urbano independente da cidade, com a qual tinham relações comerciais de abastecimento e administrativas.

A city aumenta sua área a custa do Guaíba, avançando sobre a praia e criando um alongamento da planície, processo esse que se continua até hoje em dia, através de várias etapas de escala crescente.

A primeira ocupação foi o atêrro da ponta

da Cadeia, para a construção do cárcere (1855) seguindo-se no mesmo ano o atêrro para a abertura da rua 7 de setembro. Um logradouro público é construído em 1860, à Praça da Harmonia seguindo-se o Mercado Público em 1864, todos eles construídos sobre áreas conquistadas ao Guaíba. A semelhança do Rio de Janeiro com Pôrto Alegre, tende a aumentar a planície da área central a fim de desafogar as suas necessidades viárias e comerciais. Além do aumento espacial, verifica-se a primeira tendência de crescimento em altura, o Edifício Malakof (1858) com 5 pisos, constituindo um verdadeiro arranha-céu para a época.

Além desse pequeno aumento da planície, constituindo uma faixa de 50 metros de largura, voltada para norte, a cidade não sofre aumento em direção ao anterior em relação a área ocupada em 1839, tendo havido maior ocupação do solo com um aumento populacional. A cidade então apresentava-se (1865) de forma triangular, com base aproximada de 2.000m e 1.500m de altura, cujo vértice encontrava-se na Ponta da Cadeia. Deste triângulo, a metade voltada para norte continha a maior densidade populacional, pois a encosta voltada para sul continuava apresentar, como em 1839, uma fraca densidade demográfica, fazendo-se sentir profundamente os fatores de ordem morfológica e climática. A encosta norte era tão importante que foi nela que se verificaram as primeiras conquistas sobre o leito do Guaíba.

Estava o Brasil em guerra contra o Paraguai, a qual eclodiu em 1864, tornando-se o Rio Grande um dos campos de luta. Rivalizava com a atual capital a cidade de Rio Pardo, que já tinha sido por uns tempos capital, pelo menos de nome da capitania. Passou a ocupar novamente, posição de destaque em face de sua situação mais estratégica em relação ao campo de luta, para fins de comando militar. A necessidade de aproximar-se do campo da luta com o reabastecimento, fez com que se transferissem para Caçapava o arsenal do exército, até então situado em Pôrto Alegre, resultando o quase desaparecimento do núcleo industrial da cidade, pois anteriormente já haviam sido retirados os arsenais da marinha e da azenha de trigo.

Apesar desses fatos, a cidade recebe um grande impulso demográfico, durante essas campanhas, as quais determinaram um grande movimento de tropas, cujos resultados foram aumentar a população citadina. Muitas dessas tropas, movimentadas de longas distâncias, bem como dos confins do país, após o término da luta, ficaram muitas delas pelo Rio Grande, principalmente na Capital. Verificamos um crescimento bastante acentuado da população, a qual passou

em 1870 a 34.200 habitantes e 1875, ou sejam, 5 anos após o término da guerra para 44.000.

Estamos em plena fase de formação dos arraiais, o primeiro dos quais, anterior a 1840 os quais continuam a se formar até os princípios do século XX. Esses pequenos núcleos urbanos se tinham formado, afastados do centro histórico, num raio máximo de 5 km, sendo que a zona de maior concentração continua a não ultrapassar um círculo de raio de 2 km. Estes primitivos núcleos deram origem aos centros dos nossos principais bairros e subúrbios localizados principalmente nas baixadas, procurando as meias encostas baixas ou as planícies ao longo dos arroios em torno de uma capela, para a qual o dono das terras cedia o local.

Além dos Arraiais do Menino Deus, Partenon e São Miguel, surgiram antes de 1890, o de Navegantes, São Manoel e Glória, cuja localização mostra nitidamente a tendência do alongamento da cidade acompanhando as vias de acesso. Navegantes surgiu para o lado da comunicação fluvial com as colônias em expansão, formada principalmente por núcleos de pescadores. Os outros na estrada que comunica com Viamão, eixo de ligação da cidade com o norte do país através do litoral.

Partenon apresenta-se alongado, acompanhando a estrada, e São Miguel bastante larga, estendendo-se sobre a esplanada entre o Arroio Dilúvio e a estrada que acompanha, a grosso modo, a cota de 20m, procurando fugir das enchentes periódicas.

A expansão para norte, do arraial, foi travada pelo próprio arroio, o qual, por alagar uma grande área durante as enchentes, limitava a zona de construção na periferia da planície de inundação.

De um modo geral encontramos a cidade retirada pela cota de 20m a qual procura contornar, influenciada principalmente pelas condições viárias.

As linhas de comunicações procuravam o vale, com exceção do Caminho do Meio, o qual favorecido pela topografia conseguia uma rampa suave para galgar os topos de 100 metros, provocando um povoamento linear ao longo dos mesmos, perdurando durante muito tempo, mantendo-se os espaços «inter-estradas» quase que despovoados, a não ser por pouquíssimos atalhos que as uniam entre si, onde surgiam moradores extremamente dispersos.

As dificuldades inerentes a tração animal, restringiam a expansão da cidade em torno do núcleo inicial, obrigando-a a aferrar-se as zonas baixas e de mais fácil acesso, o que provocou uma irradiação das estradas pelos vales, dando a cidade um aspecto digitado, resultando num

aumento das distâncias, a fim de fugir as rampas penosas aos veículos da época. Esse fato explica também a tendência de formação dos arraiais quando as distâncias ultrapassavam aproximadamente uns 5 km do centro.

Ao mesmo tempo que as estradas de rodagem alongavam-se em direção a Viamão, criando ao longo delas os arraiais pela planície norte da cidade, partindo do limite externo da época (1874), acompanhando o Caminho Novo, segue a linha férrea em direção a S. Leopoldo, ligando o centro com o arraial de Navegantes. Essa linha é prolongada até Novo Hamburgo em 1876 e posteriormente é ligada ao tráfego com a troncal de Santa Maria — Uruguaiana em 1888.

Vemos portanto dois alongamentos importantes se processando um em direção a Viamão e outro ao longo do Caminho Novo, constituindo os dois pseudópodos de máxima extensão linear, seguindo a tradição do povoamento das zonas baixas, imposta pelas circunstâncias de carácter geográfico.

O avanço da cidade sobre o espigão da Independência a partir de 1865, é facilmente explicado, pois esse constitui um prolongamento natural da rua Formosa «Duque de Caxias», ocupado desde os fins do século XVIII pelo centro cívico e residências senhoriais.

A criação das primeiras linhas de transportes coletivos, não podiam escapar a essa imposição do relevo, surgindo a «Maxambomba» em 1870 ao longo da planície sul até o arraial do Menino Deus, zona de chácaras e vilas luxuosas, abandonada pouco tempo depois e substituída pelas linhas de bonde puxados a burros (1872), que se estenderam pela cidade ligando também o centro com o Partenon e ao longo do Caminho Novo (1888), linhas essas que se orientavam pela planície, procurando fugir as colinas, fazendo para tal, grandes desvios, alongando o seu percurso, ligando somente aos arraiais situados nas planícies. O arraial de São Manoel, cujo acesso era dificultado pela colina da Independência não foi beneficiado. Fato esse que pode ser interpretado também, por não possuir esse núcleo, densidade demográfica suficiente para comportar um transporte coletivo, o que vem novamente provar a existência de maior densidade populacional nas zonas baixas, de fácil acesso.

Porto Alegre apresentava no fim da década de 1880 — 90, um centro ocupando o espigão da Rua Formosa (Duque de Caxias), do qual partiam linhas de comunicação a pequenos núcleos populacionais, os arraiais, que se estendiam na periferia num raio de 5 km, formando centros satélites da «city», em função da qual giravam os seus interesses, separados dela, por áreas quase completamente despovoadas.

A cidade contava então com 52.200 habitantes (1890) ou seja um aumento de 10.000 sobre 1.888, atestando um rápido crescimento demográfico, reflexo de um período de relativa calma política, desde o fim da Guerra do Paraguai, permitindo que Porto Alegre pudesse desenvolver as suas aptidões comerciais, favorecidas pela criação das estradas de ferro que vieram completar a ligação fluvial.

CONURBAÇÃO — 1.890 — 1.930

Os 40 anos que medeiam entre 1.890 e 1.930, assinalam para a cidade o preenchimento das áreas vazias que se situaram entre os arraiais e a «city», motivado por um aumento demográfico significativo, resultado das injunções de carácter económico.

As estradas de ferro, ligando a capital as colônias, permitiu um transporte seguro e permanente, independente de cheias e chuvas, ligando de forma efetiva, não somente as colônias, como também boa parte da fronteira a capital. Os pequenos artesões, que tinham desenvolvido uma indústria incipiente na zona colonial alemã, iniciam um movimento de deslocamento para a capital, ficando mais próximos do mercado consumidor, já que podiam contar com um abastecimento seguro de matéria prima, pelo melhoramento do transporte.

Em 1.896, encontramos a cidade ocupando as meias encostas subindo até a cota de 50m, se bem que de forma esporádica, principalmente ao longo das principais vias de acesso ao centro, bem como as colinas correspondentes aos topos de 30m.

As planícies que limitam as encostas e topos acima referidos, são ocupadas gradativamente de formas a se estenderem em direção do centro, verdadeiro fenómeno de conurbação, em que os arraiais tendem a fundir-se, dando origem aos bairros, ficando entre eles áreas desocupadas, não somente devido a altitude, como também nas baixadas devido as inundações e formação de banhados.

O Arraial dos Navegantes, cresce extraordinariamente, passando a ser bairro, surgindo ao seu lado o de São João. O bairro Floresta, surge entre as Avenidas Independência e Cristóvão Colombo, englobando o antigo arraial de São Manoel. Fundem-se os arraiais de São Miguel e Partenon, dando origem ao bairro de Partenon. Na planície situada entre a colina do cemitério e o Menino Deus, surge o bairro da Azenha. Entre o campo da Redenção e a Independência, surge o bairro do Bom Fim, o qual engloba mais tarde a chamada Colônia Africana.

O transporte era feito por muares, não per-

mitindo o fácil acesso das colinas mais elevadas. Isto é, superiores a 50m, constituindo a única exceção a Independência, por ser um prolongamento natural da Duque de Caxias. Em 1893 existiam em Porto Alegre duas Cias. que exploravam o transporte coletivo por meio de bondes puxados por burros, cuja circulação se fazia através das ruas Cristóvão Colombo, Santana, Venâncio Aires, República, Voluntários da Pátria, Visconde do Rio Branco e Independência. Com exceção da última, todas as outras linhas percorriam as planícies.

A expansão da cidade, fazendo-se nessa época, para o sul por onde a planície tinha o seu maior desenvolvimento, criaram-se núcleos como Tristeza, que serviram de centros balneários, cuja ligação foi feita por meio de uma estrada de ferro de 0,60m de bitola e que partia do Riacho.

O século XX assinala poucas modificações na vida da cidade na primeira década. O desenvolvimento espacial continua a ser feito a custa da planície com tímidos avanços sobre as encostas dos morros mais baixos, pois os meios de transportes recém haviam permitido a conquista de rampas mais acentuadas, sem alongamento do percurso.

São criados vários melhoramentos que dão um impulso muito grande a cidade: a hidráulica (1902) e a usina elétrica (1904).

Desses elementos a segunda tem papel importantíssimo no desenvolvimento urbano. Com a introdução da eletricidade, foi possível reestruturar os meios de transporte coletivo. Os bondes de tração animal, explorados por duas companhias, foram unificados, baixo uma única «A Companhia Carris Porto Alegrense» (1906) e a tração passou a ser elétrica. Este fato por si só já é um elemento de capital importância, pois as linhas de tráfego foram alongadas e puderam alcançar zonas mais elevadas, até então impraticáveis.

As modificações no traçado se manifestam pelos desdobramentos das linhas Floresta e São João, sendo que a última, que vinha somente desde a Bordini, passa a vir pela Voluntários da Pátria desde o centro, e a criação da linha Teresópolis. A rua Santana que concentrava o transporte para Partenon, foi desviada pela Avenida Venâncio Aires até a rua da Azenha. As consequências dessas modificações viárias, foram o deslocamento dos centros locais de povoamento. A rua Santana bem como toda a zona situada em sua vizinhança, entre ela e o Caminho do Melo (Protásio Alves), não teve quase ocupação, ficando como um vazio demográfico entre áreas densamente povoadas. Para tal, concorreu também a existência nessa área de um extenso pântano, sujeito a inundações frequentes.

As linhas de bonde estendendo-se através da Redenção (Av. Osvaldo Aranha) procuravam alcançar os bairros de Teresópolis, Partenon e Glória, o que deu grande importância a essa zona, motivando um intenso povoamento das encostas situadas entre ela e a Independência, facilitada ainda pela condição de estar próxima à city, continuando-se a ocupação através do Caminho do Melo que é a sua continuação natural.

Os bairros mantem ainda o aspecto de ilhas isoladas entre elevações circundantes nessa primeira década do século XX. Desenvolvendo vida própria, o traço de união normal entre eles, somente era possível através do centro, de onde irradiavam os caminhos de ligação, ocasionando uma concentração viária na city, complicando os problemas de trânsito. A comunicação dos bairros entre si, somente era possível através dos chamados bécos (Beco do Salso) e passos (Passo da Cavallhada), constituindo verdadeiras estradas interdistritais, cujo tráfego mesmo com carroças era precário e condicionado pelas condições do tempo, pois as chuvas as tornavam intransitáveis, além de serem de difícil percurso, tendo que escalar as encostas das colinas.

A topografia continua influenciando na expansão urbana. A assimetria das encostas continua a influir de forma marcante. O alongamento das cristas na direção SW-NE, apresenta um declive, em geral mais suave para norte, verificando-se daí o povoado mais intenso nessas encostas.

A população tinha aumentado para 110.000 habitantes (1910) e a cidade começa a mostrar um zoneamento mais nitido, em que a função comercial manifesta-se de forma marcante, em parte sufocada por falta de um aparelhamento portuário capaz de lhe permitir um fácil escoamento dos produtos recebidos do interior e recebimento das importações.

Vários fatores influíram para que a década de 1910 - 1920 apresentasse um desenvolvimento muito grande. Em primeiro lugar temos a eclosão da 1.ª Guerra Mundial em 1914, fato esse que favoreceu o primeiro surto industrial de importância no país, e o segundo, a construção do cais do Porto em 1918.

O primeiro fato refletiu-se no aparecimento do bairro industrial, devido a transformação de indústrias artesanais em verdadeiros empreendimentos que possam ter esse nome, bem como o aumento de seu número. Encaminha-se a cidade para a função industrial, que apresenta hoje em dia predominando ainda a função comercial, que era reforçada pela construção do porto, que permitindo melhor estocagem e maior

facilidade no embarque e desembarque das mercadorias de exportação e importação, intensificando assim seu movimento comercial.

Em 1916 a cidade começa a mostrar a tendência, a se tornar compacta, processando o ligamento dos bairros entre si. O transporte elétrico, permitiu vencer com mais facilidades as condições topográficas, facilitando a cidade subir os morros e a ocupação das colinas de 50 metros.

A forma topográfica dessas colinas permitiu que uma vez galgadas, tivessem um fácil povoamento, por apresentarem os topos mais ou menos aplainados. Mas a ocupação era ainda dispersa, acompanhando principalmente os caminhos de interligação de um bairro com outro.

O aparecimento do automóvel facilitava a locomoção, permitindo aos moradores de Porto Alegre, alcançar as colinas mais elevadas. No entanto não podemos falar em um verdadeiro surto automobilístico, pois somente alguns privilegiados o poderiam possuir, sendo o carro uma coisa rara na cidade.

Os moradores dos bairros no entanto, já bastante populosos e possuindo maiores recursos de transporte, procuravam o centro, a fim de realizar as suas compras e de locais onde pudessem exercer atividades produtivas. Dêse fato decorreu um aumento da circulação em direção ao centro, ocasionando já nessa época, sérios problemas de tráfego.

As linhas de bonde não tinham grande diferença com as de 1896, a não ser a oriação da de Teresópolis, mas tinha uma grande vantagem sobre a tração por muare; maior velocidade e regularidade, ao mesmo tempo que permitiu um adensamento de linhas no centro.

Os melhoramentos introduzidos se refletem no aumento da população citadina que segundo a estatística de 1920 era de 226.236 habitantes, aumento êsse substancial sobre 1910, pois nêses dez anos a população dobrou.

O aumento do tráfego e o aumento populacional, tornaram a cidade congestionada na sua porção central, obrigando a introdução de uma série de melhoramentos e a abertura de novas vias, fato êsse que começou a ser feito a partir de 1924, com a abertura da Av. Júlio de Castilhos, Borges de Medeiros, Octávio Rocha e a futura João Pessoa.

As linhas de bonde insuficientes para atender as zonas mais afastadas e de menor densidade demográfica deram lugar a que surgissem linhas de ônibus, que a partir de 1925, começaram a circular nos subúrbios. Este meio de transporte permitiu a ascensão das colinas mais elevadas, verificando-se a ocupação da Vila Jardim e alto do Petrópolis. O número de automó-

veis particulares era de 1.254 em 1924, o que significa um aumento da circulação individual, permitindo um afastamento maior das residências do centro.

A tendência da expansão urbana então foi a conquista do morro de Petrópolis e dos Moinhos de Vento. O primeiro teve a sua ocupação ao longo da estrada do Caminho do Meio (Protásio Alves) principalmente por operários e elementos pertencentes a classe média; o segundo, por famílias de grandes recursos econômicos.

A cidade estendia-se até o bairro de Navegantes, Moinhos de Vento, contornava o Morro de Petrópolis pelo Oeste até a rua Boa Vista, alongando-se pelo Partenon até o Hospício, estendendo-se até a Glória e Teresópolis, contornando o morro do Cemitério, sofrendo portanto um estrangulamento. Alcança o bairro do Menino Deus até a Praia de Belas, ao longo da qual, apertada pelo morro de Santa Teresa, vai até a ponta do Dionísio, onde se formou o Bairro do Cristal.

Enquanto o aumento da cidade ao redor do seu centro histórico se processa cada vez de forma mais acelerada, os subúrbios mais afastados, tais como Cristal, Tristeza, Belem Velho, Belem Novo e Vila Nova, mantêm-se estacionários, formando núcleos populacionais isolados, em face dos meios de comunicação precários, não permitir em uma ligação eficiente com o centro urbano.

Não somente existem vazios entre os bairros longínquos como grandes áreas dentro do perímetro urbano ainda se mantêm sem ocupação, principalmente as que se encontram acima da cota de 50m e as que estão sujeitas a inundações tornando-se portanto pantanosas.

A city estava aumentada com uma área importante, pois lhe foi adicionado o espaço compreendido entre a 7 de Setembro e a atual linha do Cais, o que deu margem ao aparecimento da Avenida Mauá, conquistada ao Guaíba, por ocasião da construção do Porto. A cidade volta a se expandir aumentando a planície do lado norte do espigão para desafogo do centro comercial, seguindo uma tendência iniciada nos meados do século XIX.

Esboça-se na cidade um surto de negócios ligados diretamente ao urbanismo; o loteamento. Áreas pertencentes a particulares, de certa extensão, situadas entre o centro e os bairros, foram divididas em lotes e vendidos, permitindo a criação de núcleos residenciais, resultando o adensamento populacional da área urbana. Esses loteamentos se recentiam de todo e qualquer caracter técnico visando exclusivamente o maior

lucro, resultando em consequência, um traçado urbano inadequado com resultados graves para os futuros problemas urbanos da cidade.

Caracteriza esse período um crescimento desordenado da cidade, havendo uma grande dispersão em área. A população era muito pequena em relação a área ocupada. Os loteamentos com intuito especulativo aceleravam esse desenvolvimento inarmônico da cidade. O centro tornava-se cada vez mais um núcleo de centralização comercial, provocando um afluxo maior da população com o consequente congestionamento, devido principalmente a maior facilidade de comunicação entre ele e os bairros, causando um decréscimo comercial nos últimos, principalmente os que se encontravam mais próximos do centro.

CRESCIMENTO BI-DIMENSIONAL 1.930 - 1.960

A partir de 1930, iniciam-se modificações progressivas nas feições urbanas e funcionais da cidade, para o que concorreram fatores de ordem econômica e política.

O desenvolvimento industrial da cidade começou a se processar num ritmo cada vez mais acelerado, principalmente com a eclosão da segunda guerra mundial, e com ela a mudança cada vez maior da paisagem urbana. O aumento das indústrias que eram ainda incipientes no período anterior, foram-se processando de forma gradativa, dando origem ao desaparecimento paulatino do artesanato, criando uma atividade importante que pouco foi superando a parte comercial, mudando vagarosamente o aspecto funcional da cidade e, conseqüentemente originando processos urbanos de capital importância.

O aumento industrial acarretou a maior procura da mão-de-obra, e com consequência maior afluxo de população para a Capital. O aumento demográfico se reflete no aumento de áreas construídas, principalmente com o desenvolvimento da indústria do loteamento, a qual aproveitando a maior e melhor circulação dos meios de transportes, puderam lotear extensas zonas, um pouco afastadas do centro. Os lucros obtidos com esse negócio, encorajou um número crescente de capitalistas, tornando-se uma verdadeira negociata, dando como resultado a expansão da cidade, cada vez mais para as zonas elevadas e externas do perímetro urbano, deixando zonas intermediárias sem cobertura demográfica, verdadeiras ilhas anacumênicas em plena zona urbana, fenômeno esse iniciado na década 1.920 - 1.930.

Ao mesmo tempo que aumentam os veículos a motor de explosão, melhoram as condições do

transporte individual, em quanto que o coletivo teve muito pequeno desenvolvimento, decaindo o de ônibus, uma vez que por razões contratuais a Cia. Carris mantinha o monopólio dos transportes desde 1.928, ao longo das ruas servidas pelos bondes. Esse fato fazia com que restassem aos ônibus as linhas deficitárias e de baixo rendimento, daí a desistência da maioria dos concessionários e um verdadeiro estrangulamento dos transportes coletivos, com prejudiciais reflexos sobre o crescimento urbano, uma vez que o aumento das linhas de bonde foram irrisórias em relação a expansão da cidade.

Vários melhoramentos são introduzidos na cidade, tais como a abertura de novas ruas, a pavimentação com concreto de algumas artérias importantes e o saneamento de São João e Navegantes. Essas obras iniciadas na década de 30, foram concluídas em 40. O alargamento de ruas e avenidas permitiu um desfogo ao tráfego, uma vez que o núcleo histórico apresentava um congestionamento da circulação que praticamente seria difícil vencer sem a abertura de novas artérias.

Essas obras trouxeram consigo um surto de construções de edifícios bastante grandes. O saneamento de zonas baixas permitiu a ocupação das planícies periodicamente alagadas durante o período de chuvas intensas, então ocupadas esparsamente por populações marginais, em sua maioria.

Todos esses fatores acarretaram uma expansão espacial da cidade, procurando preencher as lacunas existentes das áreas mais centrais, formadas principalmente pelas partes altas, enquanto as baixadas, ainda não drenadas, não eram possíveis de serem ocupadas. Quando a escalada era muito difícil, o morro manteve-se como uma ilha anacumênica, e os loteamentos procuravam as zonas mais distantes, porém de mais fácil acesso.

A cidade estendia-se sobre os morros até a cota 70, com exceção de Petrópolis onde iniciava-se a ocupação até a cota 100, aproveitando a velha estrada que ligava Porto Alegre a Viamão.

Esses fatos que caracterizam Porto Alegre na década 1930 - 40, tem continuidade nos anos posteriores, de forma mais acelerada. Vemos no entanto o esboço de um característico importante, o crescimento da cidade em altura com o surgimento dos edifícios de 5 andares, por enquanto, somente no perímetro central.

A década 1.930 - 40 é a verdadeira faixa de transição entre a cidade colonial e a metrópole moderna, tendendo para um cosmopolitismo que se acentua com o correr dos anos.

O grande desenvolvimento da cidade na década 1940-50, teve a sua origem no último ano da década anterior. A eclosão da guerra em 1939, cortou em grande parte a possibilidade de importação de produtos de consumo e de produção, fato esse que permitiu o surgimento de um grande número de indústrias, as quais não poderiam ter surgido em face da concorrência estrangeira.

As necessidades bélicas absorviam toda produção dos países industrializados tanto da Europa com dos Estados Unidos, ficando a América Latina desfalcada dos produtos manufaturados que tradicionalmente importava. Essa falta premente obrigou a criação de indústrias locais, em parte improvisadas, a fim de suprirem, deficientemente as necessidades mais urgentes. Essa indústria de emergência, por isso deficiente, foi se transformando, de formas que, após a conclusão da guerra, estava em parte organizada e com tarifas protencionistas pode enfrentar a concorrência das indústrias estrangeiras, que pode novamente voltar-se para as atividades pacíficas, tentando reconquistar os antigos mercados.

Dêsse período, temos um grande número de indústrias metalúrgicas, químicas e um aumento muito grande das de tecelagem e industrialização do vestuário, bem como surgiram linhas de montagem de aparelhamentos elétricos pequenos, além de outras indústrias mais. O desenvolvimento não foi maior devido a deficiência de energia, pois durante a guerra, não houve quase aumento do potencial elétrico, e a gasolina esta racionada, entrando os meios de produção, em face do déficit que se estabeleceu na produção de eletricidade em relação ao consumo.

O aumento do parque industrial provocou uma demanda de mão-de-obra, e como consequência uma forte imigração para a capital, havendo um crescimento demográfico fraco na década de 1930-1940 e extraordinariamente grande na de 1940-50, principalmente devido a industrialização intensa da cidade na segunda. Porto Alegre com 275.739 habitantes em 1940, passou a 394.151 em 1950.

Explorando esse aumento populacional e a falta de habitações as empresas loteadoras proliferavam extraordinariamente com um crescimento cada vez maior, alcançando um volume de negócios, nunca antes visto, na década de 50.

Expande-se a cidade dimensionalmente em altitude e superfície, pois ao par da grande aceleração no povoamento do solo urbano, verifica-se também grande número de construções de edifícios de apartamentos os quais abandonando o perímetro central, deslocam-se ao longo das linhas principais de escoamento, atingindo

os bairros mais afastados. Principalmente aqueles que constituem residências da classe burguesa.

Com a conclusão da guerra (1945), as restrições acabaram-se e os veículos automotores que estavam racionados, puderam ser novamente adquiridos com facilidade, aumentando grandemente o seu número.

O contrato que dificultava e mesmo entravava o transporte coletivo foi anulado, sendo criadas várias linhas de ônibus que vieram completar e melhorar o sobrecarregado e ineficiente transporte elétrico.

Com esses melhoramentos a expansão espacial da cidade acelera-se, permitindo ao mesmo tempo a ocupação dos terraços cada vez mais elevados, o que redundou em uma compactação da cidade pelo desaparecimento das áreas anacumênicas mais centrais. Ao mesmo tempo que sobem as colinas, a drenagem das partes baixas, principalmente pela retificação e desvio do Riacho, torna habitável uma extensa área da planície que passa a ser ocupada rapidamente.

A ocupação dos terraços alcança até a cota de 110m, principalmente com a urbanização dos morros de Petrópolis, enquanto que nos outros bairros não alcança cotas superiores a 90m, como no caso de Teresópolis, Glória.

As planícies que margeavam o Riacho, principalmente nas proximidades da Rua São Manoel, desocupadas durante muito tempo, urbanizam-se e tornam-se zonas residenciais.

Para o sul, as praias são frutos de especulação imobiliária, e tornam-se zonas residenciais e turismo, alongando-se pelo Gualba até a altura de Espírito Santo. A ocupação dessas praias ainda é esporádico e utilizado em parte como residência de verão ou fim de semana, criando-se no entanto algumas moradias de residência permanente. Tristeza, que era um pequeno núcleo populacional, em face de sua situação mais próxima do centro, foi a que mais desenvolveu.

Surge na cidade um novo núcleo urbano, o qual provoca no futuro uma grande expansão da cidade em direção a várzea do Gravataí; a vila do IAPI no fim da linha do bonde Floresta, no chamado Passo da Areia. A sua localização na proximidade da zona industrial, motivou a criação de bairros contíguos ao longo da Estrada do Passo da Mangueira (Av. Assis Brasil), para onde deslocaram-se grandes indústrias, chamando para perto de si, zonas residenciais operárias.

Ao mesmo tempo que se verificava o adensamento da área urbana e a intensa valorização da terra, nota-se a tendência de criação de

núcleos populacionais em áreas mais afastadas da cidade, bem como em municípios vizinhos, tornando-se satélites da Capital. Esse povoamento extra município mas intimamente ligado a vida de Porto Alegre, somente foi possível com o melhoramento das estradas e em consequência o aumento dos meios de transportes.

Reinicia nessa década, na cidade, uma nova expansão sobre o Guaíba, continuando-se o atêrro a fim de construir o prolongamento do Cais, o qual tomou o nome de Cais dos Navegantes, adicionando uma faixa média de aproximadamente 200m de largura a planície que se estende ao norte do Espigão sobre o qual assenta-se a city.

A partir dos fins da década 1940 - 50, a cidade começa a apresentar um desenvolvimento cada vez mais rápido em todos os seus setores. A indústria aumenta consideravelmente, acompanhada pelo comércio, o qual estende-se por toda a cidade. Há uma eclosão a indústria de construções, a qual em face da desvalorização cada vez mais rápida da moeda, provoca inversões maiores, por ser a valorização imobiliária, uma das mais seguras, com isso resultou um surto de construções nunca dantes visto na cidade, com a ocupação rápida de todos os núcleos anacumênicos nas áreas mais centrais da cidade, tanto nas planícies recém drenadas como nos morros, os quais passam a ser loteados progressivamente do centro para a periferia da cidade.

Há um aumento substancial de linhas de transportes coletivos tanto urbano como suburbano, principalmente feito por ônibus e lotações, facilitando a comunicação da city com os bairros mais distantes, o mesmo acontecendo com a comunicação intermunicipal, onde os bairros recentemente criados e mesmo a sede dos mesmos gravitam em torno de Porto Alegre. Nessa categoria podemos enquadrar o desenvolvimento da Vila Niterói e Rio Branco em Canoas, inclusive a própria cidade, acontecendo o mesmo com Esteio e Sapucaia (principalmente essa). O mesmo caso vamos encontrar nas estradas de Gravataí e Viamão, essas duas muito mais dependentes de Porto Alegre que as primeiras.

A planície norte, que se estende em direção a várzea do Gravataí, aumenta extraordinariamente a sua área ocupada, ao mesmo tempo que os loteamentos sobem pelas encostas das colinas granito-gnaissicas em direção a Protásio Alves, tendendo a desalojar a área rural aí existente. Essa ocupação se faz através de duas frentes de penetração: uma ao longo da Protásio Alves em direção ao norte e a outra da As-

sis Brasil e Baltazar de Oliveira rumo ao sul, tendendo a unir-se com a primeira, ocupando os topos de 100 — 110 e 130 metros.

Em direção a Canoas cria-se um loteamento situado na planície que envolve o Aéreoporto Federal, até o limite do Município. As colinas situadas ao norte do Aéreoporto, foram loteadas e ocupadas por residências individuais, pois constituem os topos dos terraços de 50m, sendo a frente de penetração delas lançada a partir da Av. Assis Brasil.

Para o sul, o loteamento atingiu o Cristal e as colinas adjacentes, subindo até a cota de 100m, ficando uma ilha anacumênica, que é o Morro de Santa Tereza. A planície é aumentada é uma colina de 50m arrasada sendo aterrado a baía do Cristal a fim de ser construído o novo hipódromo. Ao par do povoamento do Cristal, Vila Assunção tem um grande desenvolvimento interligando com Tristeza. As praias se estendem cada vez mais para sul, criando novos núcleos populacionais.

A concentração cada vez maior do comércio na zona central obriga uma expansão da «city» para leste, ao mesmo tempo, a Av. Borges de Medeiros, permitindo o acesso franco entre a rua da Praia (Andradas) com a cidade Baixa, é o veículo de seu alastramento para sul.

Uma vez que a década anterior alcançou o máximo de expansão possível da cidade sobre o Guaíba pelo lado norte, e as necessidades urbanísticas exigiam uma nova expansão da «city», a qual somente poderia ser feita para sul, serviço esse em andamento, seguindo-se a tradição da tendência da cidade, de alargar o seu núcleo central às expensas do Guaíba. Esse último alargamento iniciado em 1956.

O aumento da cidade apesar de não possuir um plano definido de desenvolvimento, o que lhe complica os problemas viários e rápido. Apesar do progresso da técnica moderna, a cidade tende a ocupar de preferência a planície e os morros mais baixos, (terraços até 130m), deixando uma ilha anacumênica constituída pela serra de topos superiores a 250m que fecha a cidade pelo lado Este, fazendo com que ela se alongue, apresentando um aspecto longitudinal mais acentuado que o digitado.

A população citadina é estimada em 1956 em 450.000 habitantes, e mais 500.000 em 1958, chegaram a 641.000 em 1960.

Vemos portanto que após 1950, a cidade abandona em parte o seu aferramento a planície, o qual foi característico durante 200 anos da vida da capital Gaúcha, originando um zoneamento funcional e social bastante pronunciado com a escalada das colinas.

A tendência de expansão da cidade aumenta com o passar dos anos e o seu ritmo é crescente. O seu desenvolvimento espacial, desde a sua origem nos mostra nitidamente o sentido dessa expansão na qual o fator geográfico teve e tem um papel de primeira linha.

A ocupação das colinas está condicionada a vários fatores importantes.

A sua altitude e declive das encostas, fatores esses importantes na ocupação, devido a maior ou menor facilidade que fornecem ao transporte.

A proximidade de linhas de comunicação com os outros municípios, favorecendo o seu povoamento em face da facilidade de ligação com a «city».

O seu maior ou menor afastamento do centro da cidade, orientou a época na qual se deu a ocupação, tanto mais recente quanto mais afastada do núcleo histórico inicial.

A planície que orientou o povoamento durante quase toda vida da cidade, teve também fatores geográficos que influíram em sua ocupação:

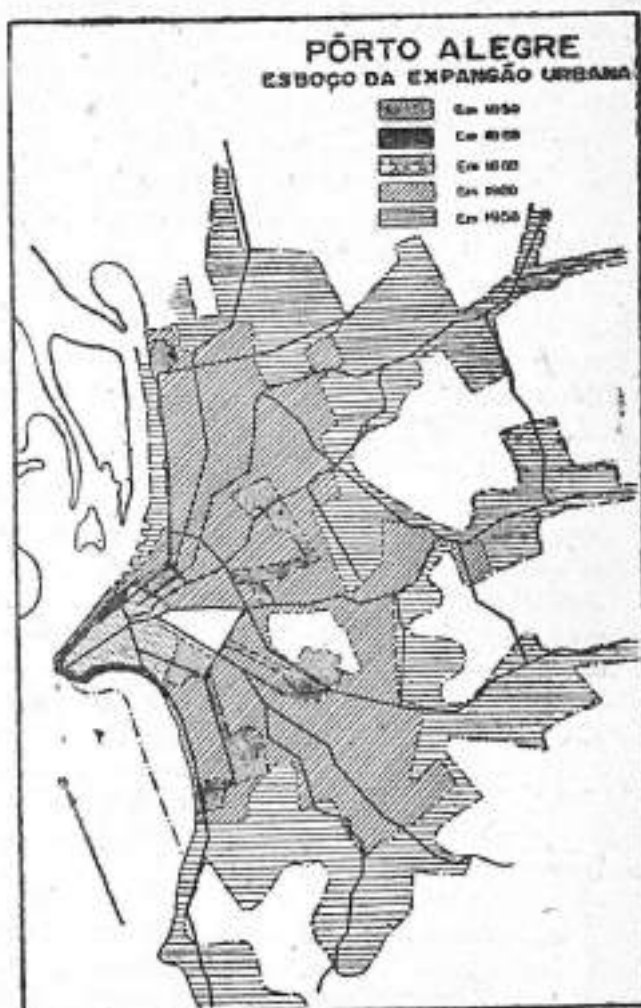
A facilidade de locomoção determinou a sua ocupação em primeiro lugar, permitindo o alongamento da cidade no alinhamento do seu eixo.

Os banhados foram fatores negativos que impediram a ocupação de áreas importantes dentro das planícies.

O afastamento do eixo das estradas de algumas planícies, retardou o seus povoamento.

A feição atual da cidade é apresentar um aspecto digitado, cujo alongamento se faz em volta das principais vias de comunicação, contornando os morros mais elevados, em parte mascarada essa digitação, pelo grande alongamento da cidade sobre a planície que bordeja o Guaíba, que lhe dá em parte um aspecto linear.

O centro alojado sobre um espigão relativamente estreito, obrigou o avanço da área urbana sobre o Guaíba, através de sucessivos atérios, a fim de livrar a «city» do estrangulamento espacial, devido as circunstâncias geográficas que motivaram a situação do primitivo núcleo urbano e atual centro comercial e administrativo bem como, desafogar o trânsito devido a convergência para ele viária.



ESBOÇO DA EXPANSÃO URBANA

Pontilhado aparece a área da cidade ocupada até 1839, e os limites naturais, a parte achurçada, representa a porção ocupada ao rio até 1865. Como se vê não houve aumento da parte histórica da cidade a não ser os avanços sobre o Guaíba.

A fase dos arraiais é bem nítida, observando-se como estão ligadas as linhas de comunicação com o interior, principalmente com Viamão e as Colônias da Borda do Planalto. A sua posição é na planície.

Com a construção do porto, houve mais um avanço sobre o Guaíba, e a cidade já apresentava o aspecto compacto devido à conturbação que se processou nos princípios do século XX, completando um fenômeno que já iniciava-se nos fins do século XIX.

A expansão atual, traduz-se por um avanço mais intenso sobre o Guaíba em ambas as margens do Espigão, bem como uma penetração mais profunda para o quadrante Este.

O relevo manifesta-se como limitador da ocupação espacial, através das áreas vazias que aparecem entre os alongamentos que se verificam no eixo das linhas principais de comunicação.

Para o Sul prolonga-se uma ampla área de ocupação, a qual não aparece no presente esboço, mas a qual vem reforçar o aspecto quase linear da expansão urbana.

A EVOLUÇÃO DA PAISAGEM URBANA

A capital Gaúcha apresenta em sua evolução ligada as condições econômicas imperantes durante os séculos de sua existência retratando-se de forma marcante, na paisagem urbana, seus altos e baixos, em concordância com as circunstâncias da época.

Várias fases marcam o desenvolvimento paisagístico a medida que a cidade se desenvolvia e aumentava, variando também com a idade a sua própria função dentro do Rio Grande.

Na primeira fase, predominava a paisagem natural, fracamente atingida pela ação do homem, e a cidade desempenhava simplesmente as funções de um porto pesqueiro. O progresso desse núcleo inicial e o desenrolar dos fatos históricos, transformaram o porto pesqueiro em ponto de apoio para a conquista do hinterland ao mesmo tempo que ao tornar-se capital tornava-se também bastião de defesa, passando a cidade a desencubir as funções de cidade militar e centro de expansão pioneira, adquirindo as feições de cidade em acrópole.

A medida que as funções militares passam a segundo plano, a cidade desenvolvendo as suas atitudes de centro comercial, em face de sua posição geográfica, inicia uma fase de expansão que se manifesta pela humanização da paisagem em áreas cada vez maiores. Essa função comercial, persiste durante o resto da vida da cidade, até que a indústria começa a adquirir importância, sendo responsável pela maior parte das variações da paisagem urbana, a qual, a medida que a cidade cresce modifica-se com maior rapidez inclusive modificações radicais no próprio aspecto da área urbanizada.

Com advento da industrialização, dá-se a máxima expansão e crescimento da cidade, ao mesmo tempo que inicia uma fase de modificações paulatinas da função comercial para industrial, fase esta ainda em andamento com profundas e grandes modificações no aspecto da cidade pelo aparecimento de chaminés industriais ligadas as fábricas, edifícios de mais de 5 andares e a abertura e alargamento de grande número de ruas.

Essas variações se processaram de forma lenta no início e rápida nos últimos anos, o que nos indica a rapidez com que a capital gaúcha sofre transformações a medida que sua evolução econômica aumenta.

Na fase inicial apenas um pequeno casario de palha e barro localizado na margem do Riacho, próximo a sua embocadura, constituindo uma colônia de pescadores, assinalavam o local onde ia surgir a futura capital do Rio Grande do Sul. Estendiam-se ao longo da praia até as proximidades da rua da Passagem (hoje Gal. Salustiano) a qual mais tarde foi denominada de rua do Riacho (Pantaleão Teles). Representa essa fase, a época em que se utilizava o Porto de Viamão, apenas como residência provisória dos casais açorianos antes de serem enviados para o interior a fim de ocuparem o território e colonizá-lo para a coroa de Portugal. Com tal finalidade não poderia apresentar condições estáveis. As casas melhores pertenciam aos fazendeiros e estavam espalhadas pela região.

A necessidade de ponto de apoio para a interiorização em direção ao oeste, determinou a improvisação de instalações portuárias rudimentares, então conhecido como Porto dos Casais. O movimento atraía o comércio e este trouxe consigo maior riqueza e possibilidades de construção de casas de alvenaria, que tiveram a sua localização inicial no chamado Alto da Bronze, em frente a atual Ponta da Cadeia, sem obedecer a um alinhamento definido. Predominavam as casas de palha, que contornando o espigão, procuravam as praias, erguendo-se a primeira capela (1747) de S. Francisco Xavier na praia do Riacho.

Enquanto o casario se estendia pela praia, uma zona rural se formou sobre o espigão, verificando-se plantações de trigo e hortas, o que dava ao povoado um típico aspecto de zona colonial.

Com a transferência da sede do governo para Porto Alegre (1773), as condições históricas acrescentaram as funções comerciais em esboço, a atividade militar e administrativa, que predominou durante algumas dezenas de anos.

Esse fato provocou modificações urbanas, principalmente com a construção do Palácio do Governo, Arsenal e Quartel da Câmara, localizados na chamada Praia do Arsenal (1774), próximo ao núcleo em formação. Esses fatos indicam que o núcleo urbano começa a ter importância e impor uma marca acentuada na paisagem. Essas construções eram de tijolos, provenientes da Vila dos Anjos (Gravataí), eram argamassados com barro. Contrastavam essas edificações com o casario de pau a pique cir-

cundante, sobressaindo-se uma ou outra casa de alvenaria de algum mais abastado. Essa preferência pela planície, foi ditada pela preponderância da atividade do arraial ligado ao porto.

Pouco a pouco a tendência é subir o espigão, em cujo topo foi localizada a igreja da Matriz (1.773), para onde foi transferido o orago de S. Francisco Xavier, deixando-se na parte frontal o clássico largo, para onde também se deslocou o Palácio do Governo mais tarde.

As condições históricas obrigaram a fortificação da praça que foi iniciada em 1.778, constituída por uma série de trincheiras e muros de pedra, a fim de facilitar a defesa militar, transformando a cidade em praça de guerra, dando-lhe um típico cunho militar que lhe mascarava, ao menos avisado, a atividade comercial.

A olaria criada em 1780, na várzea da Redenção, foi um grande passo para a modificação da paisagem urbana. O tijolo e a telha, fabricados nas proximidades da cidade, dispensavam o transporte oneroso, que muito encarecia o material, tornando menos acessível a construção de tijolos. A cidade portanto, começou a aumentar as casas de alvenaria e cobertura de telhas, em vez de paú a pique e palha, criando um aspecto urbano mais pronunciado. Permitiu o maior número de sobrados, dando a então Vila da Madre de Deus de Porto Alegre, um aspecto próspero e verdadeiramente urbano.

Quando em 1784, as casas do poder legislativo e executivo foram transferidas para perto da Matriz, o espigão da rua Formosa (Duque de Caxias), apresentava um aspecto mais urbano, desaparecendo a parte de plantações, a vila tendo para o aspecto da cidade em acrópole.

A função comercial acentua-se, no incipiente núcleo portoalegrense, pois segundo Manuel A. Magalhães em 1808, já existiam 57 comerciantes. Fundação essa que a própria situação geográfica lhe tornava propícia.

A partir de sua elevação a Capital, o crescimento da cidade é rápido. Desde então, até a guerra dos Farrapos, a cidade tem uma vida intensa e movimentada para a época. Saint-Hilaire descreve a cidade de 1.820 como a mais parecida com as cidades européias que encontrou no interior brasileiro, e suas casas como sendo amplas, estranhando a inexistência de lareiras.

A cidade nos princípios do século XIX, apresentava bastante atividade, com um grande número de construções, quase todos de alvenaria. O material principalmente empregado era o tijolo, estuque e a telha, para as casas de mais categoria, sendo que as casas da população pobre, localizadas nos arredores da vila, eram de palha e barro. A inexistência de matas com madeiras de lei, nas proximidades não permi-

tiu o surto de casas de madeira, que somente muito mais tarde vieram aparecer.

A paisagem que deparamos portanto era típica da época. Casas de alvenaria, apresentando o estilo das construções coloniais no Brasil, ou seja, barroco com telhas em forma de calha no telhado e as típicas pombinhas salientes nos portões. A fachada em geral lisa e pintada de branco. Uma porta no meio da fachada, ladeada por duas janelas, pé direito relativamente baixo. Inúmeros sobrados espalhavam-se pelas ruas principais com suas típicas sacadas de influência mourisca.

As ruas, em face das ordenações coloniais de urbanismo, tinham 40 palmos de largura (8,80m) de cordão a cordão, portanto bastante largas para os conceitos urbanísticos da época. Cortavam-se em xadrez, não obedecendo as imposições da topografia, daí serem as ruas transversais com rampa muito acentuada e enquanto que a rua Formosa, rua da Praia, etc. acompanhavam longitudinalmente o espigão. O calçamento era inexistente, mesmo nas ruas principais. Eram ladeadas por passeios muito estreitos e por vezes calçados, sobre os quais, os telhados despejavam nos dias de chuva, a água por eles coletados, principalmente quando a casa não possuía cisterna, uma vez que os beirais eram salientes e sem calhas.

O abastecimento d'água era feito por pipas que buscavam a água no chafariz público, os mais abastados possuíam cisternas ou poços.

O hospital da Caridade, começado em 1803, ainda estava em execução em 1820, localizado naquela época, bastante afastado da cidade, que segundo Saint-Hilaire «nunca lá chegaria, pois encontrava-se fora das fortificações».

O porto formado por uma série de trapiches e a alfândega, eram situados na altura onde hoje temos a Praça Senador Florêncio ainda lembrada pelo nome de Praça da Alfândega. Contigua a ela estava a rua da Praia, a única comercial, congregando o comércio local, reunindo-se nas suas proximidades as carretas que vinham do interior.

A atividade construtiva encontrada pelo referido viajante, atesta o grande progresso que estava sofrendo a vila, fruto de sua importância econômica em face de sua posição em relação aos caminhos comerciais de interiorização, e ligação com a capital da Colônia. A antiga importância de Viamão era ainda patente, pois segundo o mesmo testemunho, a última era muito mais conhecida no interior que a capital.

A paisagem urbana é característica das cidades barrocas do Brasil, possivelmente reproduzindo o aspecto, de certa forma, de Ouro Preto, e o movimento atestava a grande atividade co-

mercantil. Encarapitada sobre o espigão o seu aspecto lembra as cidades acrópoles, típicas de colonização portuguesa no Brasil, onde a sede dos dois poderes, civil e religioso, ocupam os pontos mais elevados, dominando o horizonte circundante, cercados por casas ao longo da crista e nas encostas.

A zona residencial abastada, situava-se no topo do espigão, ao longo da rua da Igreja (Duque de Caxias), onde ainda restam vestígios das antigas casas senhoriais, procurando a proximidade do Largo em frente a Matriz.

O cinturão de fortificações cercava a vila, denunciando a preocupação de defesa em face de sua posição fronteiriça, passível de ataque por parte dos espanhóis, os inimigos da época. Na zona extra muros apresentava-se a paisagem rural, com campos cultivados e chácaras que abasteciam a vila com frutas e verduras.

A zona industrial ficava na parte baixa, pois era na várzea da Redenção que vamos encontrar a olaria e o arsenal de guerra.

A sua importância cresce e finalmente em 1822, passa a cidade, recebendo a primeira iluminação pública, por lâmpadas de azeite em 1.832.

A eclosão da Revolução Farroupilha (1.835), trouxe reflexos perniciosos a vida da cidade, estancando o seu crescimento e portanto a modificação de sua paisagem. Em 1840 inicia-se o primeiro passo para a primeira ocupação de área do Guaíba; o atêrro para a construção da Cadeia.

Após o término da revolução, a cidade começa a modificar-se rapidamente, apesar de manter o seu espaço urbano muito pouco dilatado até 1865. A tendência de não alongar as distâncias urbanas, procurando manter-se nas proximidades do centro, obrigou a cidade a estender-se as expensas de áreas ocupadas ao Guaíba, as quais foram aterradas, concorrendo também para essa expansão a derrubada das fortificações.

Os primeiros melhoramentos urbanos datam de 1848, quando foi iniciada a pavimentação das ruas mais importantes. Essa pavimentação feita com pedra irregular era de granito, provavelmente proveniente de grande número de matações existentes nas encostas do espigão, em parte ocupado pelo sítio urbano.

A partir de 1.853, o avanço da cidade sobre as margens do Guaíba, dá mais um passo, o qual não deixa de continuar até os nossos dias. O crescimento da zona comercial, adstrita até então a rua da Praia, obriga a abertura de nova rua, a 7 de Setembro, a qual avança sobre a praia, fazendo recuar a margem, empurrando-

a para o norte. É terminada a Cadeia e o Mercado Público é construído em 1.864 sobre áreas conquistadas ao Guaíba.

O número de sobrados aumenta, principalmente na fachada norte do espigão. A arquitetura torna-se mais requintada, e as fachadas dos prédios recebem maior decoração, principalmente com azulejos que revestem-as total ou parcialmente. As sacadas são ornamentadas com arte de serralheria, e as janelas apresentam vigas curvas, panos em guilhotina com vidros pequenos, muitas vezes coloridos, apresentando desenhos mais ou menos complicados.

Não somente o número de sobrados aumenta, como também a altura, pois casas com 3 pisos, não são coisa rara, erguendo-se em 1.848 o Edifício Malakof de 5 pisos, o verdadeiro arranha-céu da época. Além da arquitetura particular, a religiosa também tem seu aumento, com a conclusão da Igreja da Conceição e da do Rosário.

Além das edificações, introduzem-se reais melhoramentos urbanos, tais como as hidráulicas, uma no centro, Cia. Águas Correntes de Porto Alegre e a outra Cia. Guaibense na praia de Belas (1.863), a introdução dos Serviços Telefônicos em 1.864, bem como a ligação do cabo submarino no mesmo ano.

A eclosão da guerra do Paraguai, motivou a criação de uma escola de guerra que foi construída em 1.864 a Escola Militar, criando-se o primeiro educandário oficial na cidade.

Ao mesmo tempo que cresce a população, as necessidades espirituais tendem a se acentuar. A população cada vez mais numerosa, procura centros de diversões a fim de quebrar a monotonia do «sempre mesmo», bem como manifestam-se gostos artísticos que necessitam de um campo para se expandirem. O pequeno teatrinho improvisado existente, não mais comporta a necessidade do público. Em 1.858, inicia-se a construção do Teatro São Pedro, concluído em 1.868, o qual durante muito tempo foi considerado excessivo para a cidade de então.

O espigão encimado pela rua Formosa, apresenta-se coberto por casas grandes, principalmente sobrados, construídos no estilo barroco, pertencentes as famílias de maior prestígio da cidade, as quais junto com a Matriz, e o Palácio do Governo e o Teatro São Pedro, construídos no mesmo estilo, davam a cidade aspecto imponente para a época. A medida que se afastava da Praça da Matriz as casas eram menores, predominando as de um pavimento, pertencentes a classe média. Os imponentes palacetes senhoriais, em geral, apresentavam um gran-

de pátio no fundo, possuindo por vezes a fachada revestida de azulejos, com duas ou mais sacadas para a rua. O grande número de jardins existentes, mesmo nas casas de classe média dava a cidade uma boa cobertura de áreas verdes, em grande parte, prejudicada pela existência de cocheiras junto a casa, o que prejudicava as condições sanitárias da cidade.

A década de 1860-70 a cidade apresenta um pequeno núcleo compacto, que tende a um zoneamento definido. A parte industrial da cidade tinha desaparecido, principalmente com o deslocamento dos arsenais. A zona comercial e industrial estavam restringidas a Rua da Praia, 7 de Setembro e as ruas circunvizinhas ao mercado, em grande parte mesclada com um grande número de residências. O resto da cidade era quase exclusivamente residencial. A única praça existente era a da Harmonia, próximo a ponta da Cadeia, sendo que as outras áreas públicas não passavam de largos, portanto sem vegetação. A iluminação era a gás.

A «urbs» ainda é essencialmente uma cidade comercial, através da qual o interior tinha o seu intercâmbio com o resto do Brasil, ao mesmo tempo que exercia o papel de cabeça de lança na frente pioneira, em apóio a colonização de avanço para a zona da mata que revestia a Borda do Planalto.

Com o fim da Guerra do Paraguai (1870), a cidade modifica o seu gosto arquitetônico, modificando dessa forma o aspecto de sua paisagem. O barroco cede lugar ao estilo neo-clássico, o qual caracteriza-se pela introdução de colunas nas fachadas e uma ornamentação mais profusa. Exemplos desse estilo temos o Hospício São Pedro (1876), a Intendência Municipal (1890) a Escola de Engenharia (1900) etc., falando somente nos edifícios mais representativos.

Pouco a pouco os largos vão sendo transformados pelo ajardinamento, tornando-se verdadeiras praças, cujo contorno era cercado por grades de ferro e no centro um indefectível quiosque. A iluminação pública era feita por lampeões de gás, sendo uma figura bastante popular a do acendedor de lampeões, com a clássica escadinha às costas. Essa iluminação somente atingia as ruas centrais da cidade.

A fisionomia da cidade é modificada pelo arrasamento do morro do Carreiro, aumentando a área plana da cidade em detrimento dos morros.

A construção da rede ferroviária, em franca expansão para o interior, aumentava a ligação da Capital com o hinterland, havendo uma maior concentração dos meios de transporte para a cidade, buscando o porto de embarque que lhes permitiria exportar os seus produtos para

fora do Estado, uma vez que a via férrea ainda não tinha ligação com os estados mais setentrionais. Esse fato nos explica o porque da cidade apresentar características quase que exclusivamente comerciais, além de ser o maior mercado do consumo do Estado em face de sua densidade demográfica. A industrialização não tinha se iniciado no Brasil, pois esse país continuava a ser um importador de produtos manufaturados. Os seus produtos industriais não passavam de manufatura quase que artesanal de muito pouca aceitação.

Esse panorama perdurou durante muito tempo, mas a paisagem urbana vai pouco a pouco se modificando, até os fins do século XIX.

Nas primeiras décadas do século XX, a cidade começa a modificar o seu aspecto paisagístico. Vários melhoramentos são introduzidos de formas a aumentar as modificações urbanas. Constrói-se a hidráulica Municipal (1902). A primeira rede de esgotos atinge o centro (1903), a usina elétrica (1904), em 1914 surge o primeiro planejamento urbano para melhoramentos da cidade e em 1918 constrói-se o Porto.

O estilo neo-clássico cede lugar ao chamado floral, que se caracteriza por uma profusa ornamentação das fachadas, principalmente com colunas, relevos em forma de guirlandas de flores, figuras humanas e de animais, empregado não somente nas casas particulares como nos edifícios com 5 andares que vão surgindo na zona central da cidade, para o que vão sendo demolidas as antigas casas e sobrados barrocos. Surge o Grande Hotel, o Magestic, o Edifício dos Correios Telégrafos. As casas ricas que se distribuem ao longo da Av. Independência, constituindo verdadeiras vilas, vão sendo construídas nesse estilo. A riqueza e profusão da ornamentação nem sempre eram fruto de bom gosto, mas na maioria das vezes de simples ostentação.

Enquanto a alvenaria era o material de construção da classe rica e média, a madeira tornou-se a construção da classe operária, a qual somente foi possível após a colonização italiana iniciar o desbravamento da borda superior do Planalto, e iniciar a derrubada dos pinheirais e sua industrialização.

As construções de madeira, geralmente pequenas, eram retangulares, com duas águas, por vezes era feito um puxado lateral. Duas janelas na fachada e portas e janelas laterais que dão para um corredor lateral no pátio. No fundo a latrina e por vezes um poço. As ruas desses bairros eram em geral sem calçamento e durante as chuvas ficavam intransitáveis.

A introdução da energia elétrica fez desaparecer a figura do acendedor de lampeões, pas-

sando a iluminação pública a ser feita por lâmpadas elétricas. Os bairros não foram nesse período beneficiados com ela.

A construção do Pôrto, aumentou ainda mais a planície norte do centro dando origem a Av. Mauá e a faixa portuária. A sua construção aumentou ainda mais a função comercial da cidade, podendo-se dizer que veio a arrematar o elemento que faltava para a sua consolidação.

O zoneamento tornou-se bastante nítido. O centro comercial localizava-se quase exclusivamente nas ruas paralelas ao pôrto na porção norte da planície que bordeja o espigão da Duque de Caxias, principalmente negócios atacadistas e de importação, estendendo-se pela Voluntários da Pátria, onde persistem estabelecimentos industriais e residenciais. Mais afastado do Pôrto, ergue-se o centro comercial varejista e residencial, acompanhando principalmente a rua dos Andradas, Marechal Floriano, Riachuelo e as transversais.

Nos Navegantes surge um incipiente esboço de bairro industrial.

Além do zoneamento funcional, aparece na cidade o zoneamento social perfeitamente definido, o qual de um modo generalizado, podemos dividir em zonas de estratificação social em função da altitude. As zonas altas da cidade eram ocupadas pelas classes mais favorecidas economicamente, e nas baixadas a classe média e operária.

Quem observa a crista formada pelo espigão da Duque de Caxias e Independência, verifica que nela ainda existem grande número de casas imponentes com arquitetura dos princípios do século, sediadas entre jardins enormes, tanto maiores quanto mais afastados do centro, formando verdadeiras vilas. As residências luxuosas de então, ainda hoje, apresentam grandiosidade e riqueza de ornamentação. Nas primeiras 5 quadras depois da Santa Casa de Misericórdia, bem como em toda Duque de Caxias, as casas apresentam-se encostadas umas às outras, mantendo entretanto, o aspecto imponente de casas pertencentes a pessoas bem situadas, social e economicamente.

Nas partes baixas, como a Redenção, Cidade Baixa, Cristóvão Colombo, Rua do Parque etc., as casas já não apresentam essa imponência sendo baixas, com fachadas mais modestas e de menos frente, acusando nitidamente as condições de habitação pertencentes a classe média.

Da zona operária, situada principalmente no Bom Fim, Navegantes, São João etc., quase nada sobrou, pois as mesmas eram de madeira cuja durabilidade não permitiu a sua sobrevivência até o presente.

A eclosão da 1.ª Guerra Mundial (1914), favoreceu o surgimento de uma pequena indústria, que procurava sair do simples artesanato, esboçando-se em Pôrto Alegre as primeiras organizações industriais, fato que com o correr dos anos vai modificar a própria função da cidade em um futuro próximo.

A década de 1920-30, assinala um grande número de melhoramentos urbanos que se vão refletir de forma marcante na paisagem, pois permitiram a construção de novos edifícios, ao mesmo tempo que possibilitaram a melhor circulação. Esses melhoramentos foram a abertura da Av. Júlio de Castilhos, Octávio Rocha, João Pessoa e início da Borges de Medeiros, essa última terminada somente em 1940 com grande influência sobre a renovação da Cidade Baixa.

A abertura dessas ruas, permitiu a construção de novas edificações de 5 andares que começaram a se adensar na zona central da cidade dos quais temos o Novo Hotel Jung com 9 andares e outras edificações.

Próximo ao mercado constrói-se a Estação Ildefonso Pinto, de onde começa a sair o trem para Tristeza e Pedra Redonda. Nas proximidades da Cadeia, ergue-se a nova Usina Elétrica que subsiste até hoje, com algumas modificações. Na Independência constrói-se a nova Hidráulica e em frente ao Palácio do Governo, já um edifício novo, grandioso em estilo renascentista, projetado na Franca, o Auditório Araujo Viana.

Em 1930 a cidade apresentava o delineamento funcional que em traços largos manteve até hoje, distribuído da seguinte forma:

a — A zona norte, principalmente S. João e Navegantes começam a apresentar uma incipiente paisagem industrial, enquanto mais para o Sul, na parte central voltada para norte e Voluntários da Pátria, desenvolve-se uma marcante paisagem comercial.

b — O zoneamento social continua obedecendo as mesmas linhas já observadas desde o século passado, a classe média na planície e a rica nas zonas elevadas.

c — Os edifícios da administração pública localizam-se no centro histórico.

d — Os escritórios comerciais procuram a mesma localização das repartições públicas.

e — Os principais educandários de nível secundário estão localizados na área do centro ou nas suas proximidades imediatas.

f — A estabilização de um núcleo universitário no Campo da Redenção em face da construção dos diversos edifícios da Universidade nessa área iniciados no início do século XX.

g — O aparecimento de edifícios de apartamentos na zona central.

h — As residências isoladas procuram afastar-se do centro principalmente nos loteamentos mais recentes, ligados as zonas mais elevadas.

i — A criação de residências de veraneio ao longo da margem sul, desenvolvendo os antigos núcleos populacionais da Tristeza e criando novos como Ipanema, Espírito Santo etc.

A paisagem urbana caracteriza-se pela dominância dos sobrados tanto na zona central como residencial rica enquanto as casas de um pavimento dominam nas residências da classe média, com grande número de casas e sobrados geminados, os antecessores dos modernos apartamentos.

Os bairros pobres e loteamentos da planície mais central, são ocupados em grande maioria por casas de madeira «Chalés», alguns dos quais subsistem em muitas ruas tais como nas transversais da Protásio Alves e Franklin D. Roosevelt (Eduardo) etc.

Ao lado da função comercial, desenvolve-se a de cidade universitária, pois de todo Estado vinham a Porto Alegre, como continuam ainda vindo, os moços para estudar, não somente nas escolas superiores como também nas secundárias.

A década de 1930-40, marca a fase de transição da cidade na qual o surgimento industrial é acelerado vertiginosamente, principalmente nos fins da década, começa a perder o seu caráter provincial para se tornar mais cosmopolita, ao mesmo tempo que vai sofrendo profundas modificações paisagísticas não só devido ao aumento espacial, como pela modificação dos gostos arquitetônicos.

As casas individuais e sobrados, foram substituídas nas principais artérias centrais por edifícios de apartamentos, que pouco a pouco começam a expandir-se para os bairros mais próximos do centro. A medida que avançavam as casas de alvenaria, os pequenos «chalets» foram sendo empurrados cada vez mais para a periferia, constituindo ainda a casa das classes operárias.

O cubismo invade a cidade. Os edifícios deixam de ostentar a riqueza de ornamentação nas fachadas, cedendo lugar as linhas retas e angulosas, que contrastam com as linhas cheias de volutas e arredondadas do período anterior. Esse estilo se transmite também as casas particulares. A pintura a cal das fachadas, cedeu lugar ao revestimento de cimento com palhetas de mica, predominando em grande parte a cor cinza.

A medida que a cidade se expandia, as ruas foram sendo calçadas, as casas de madeira foram dando lugar a outras de um ou dois pavimentos,

principalmente nos bairros, os quais por sua vez vão ceder o lugar a edifícios de apartamentos na década posterior.

Em 1937 a cidade já apresentava 1263 fábricas com 19.000 operários e 3.200 casas comerciais com 11.350 empregados, havendo já um superavit de pessoas empregadas na indústria em relação ao comércio. Essa diferença vai sendo aumentada com o tempo, principalmente após a eclosão da 2.ª Guerra Mundial (1939).

A função industrial começa a se definir melhor em Porto Alegre, de formas a equilibrar-se com a própria função comercial da cidade, a qual já começava a se evidenciar durante a exposição do Centenário Farroupilha em 1935.

Uma grande modificação se verifica na paisagem da cidade, o Campo da Redenção, que não passava dum matagal e local de despejo do lixo é ajardinado para a Exposição Farroupilha, passando a ser o local da exposição com pavilhões que mais tarde cederam lugar a canteiros, sendo até hoje o único parque da cidade.

A época de 1940-60, assinala grandes modificações na cidade. É terminada a Av. Borges, abre-se a Av. Farrapos e 3 de Novembro, prolonga-se a Av. João Pessoa, abre-se a 10 de Novembro (Salgado Filho), iniciam-se os saneamentos das baixadas centrais da cidade, ao mesmo tempo que se inicia a retificação do Riacho, e uma grande parte das vias de acesso urbanizam-se, sendo pavimentadas como a Av. Assis Brasil.

Um grande número de loteamentos começa a ser feito nas áreas ainda não ocupadas próximas ao centro, ao mesmo tempo que se prolongam para a periferia principalmente na planície. Constroem-se vilas operárias com a do IAPI. Os edifícios avançam sobre as ruas principais dos bairros e o comércio restrito até então a alguns pontos nos subúrbios e centro, começa a se espalhar pela cidade acompanhando as ruas de maior trânsito.

A cidade baixa adquire vida nova, e sai da estagnação que esteve até então, desenvolvendo-se aí uma zona comercial importante, ao mesmo tempo que inicia-se a fase de construção de edifícios.

A City, apertada por fatores de ordem geográfica, necessita expandir-se a fim de desafogar todo o complexo comercial e viário que nela encontram a sua área de máxima centralização provocado por um fenômeno de tendência centripeta das atividades comerciais e administrativas da cidade. Esse desfogo encontra sua solução numa forma de expansão da área urbana, iniciada em meados do século XIX; a expansão sobre o Guaíba. Dessa vez não é a margem voltada para norte o cenário desse avanço, mas

sim a voltada para sul. Com a abertura da Av. Borges de Medeiros, a ligação das duas fachadas do espigão central tornaram-se francas e fáceis, ao mesmo tempo que o alongamento da cidade em direção as zonas balneárias indicou a área da nova criação urbana, o alargamento da praia de Belas, a qual foi iniciada em 1956, continuando-se os trabalhos de urbanização até hoje.

Ao mesmo tempo que avançam os edifícios pelas artérias principais da cidade até alcançar o coração dos bairros, o seu estilo também sofre modificações; o cubismo cede lugar as linhas modernas chamadas de funcionais, caracterizando-se por um abandono das cores sombrias das fachadas do cubismo, para dar lugar as cores alegres e variadas e grandes rasgos nas aberturas, resultando num aumento das áreas envidraçadas, dando um aspecto de leveza e alegria as edificações, ao mesmo tempo que se generaliza o uso do bris-soleil.

Um outro aspecto arquitetônico, que se reflete na paisagem urbana é a utilização de materiais regionais. Os fins do século XIX e princípios do século XX, era de bom tom a utilização de mármore de Carrara na ornamentação dos prédios. A nova corrente arquitetônica utiliza-se dos granitos de Porto Alegre e arredores dos arenitos de Botucatu como elemento de decoração, sem falar nas cerâmicas. A utilização das rochas regionais para a ornamentação liga com mais intimidade a cidade ao seu meio circundante.

Atualmente a cidade apresenta um aspecto urbano em que o zoneamento funcional e social são marcantes, motivados pelas condições históricas e geográficas que lhe deram origem e permitiram o seu desenvolvimento:

O aspecto geográfico, que manteve a cidade aferrada a planície durante quase 200 anos de sua vida, foi finalmente vencido dando no entanto um cunho importante no zoneamento social que apresenta os seguintes aspectos.

a — O espigão que divide o núcleo histórico da cidade, formado por cotas de 30 e 25 metros, ainda possui uma boa parte de residências ricas pertencentes a famílias tradicionais que continuam a habitá-las, estendendo-se através do espigão da Independência até alcançar os Moinhos de Vento e Higienópolis.

b — Moinhos de Vento e Higienópolis, com cotas de 70 — 80m formam a segunda linha de avanço das casas de luxo, formando bairros exclusivamente residenciais, cuja atração principal foi a beleza panorâmica.

c — Petrópolis até a Av. Carlos Gomes, é o núcleo formado por casas de luxo, mas de ocupação mais recente, principalmente por pessoas

cujas fortunas foram surgindo durante a última guerra. As cotas ocupadas por esse grupo vai dos terraços de 90m até a cota 110m. Os motivos dessa localização obedecem os mesmos critérios do item anterior.

d — Os bairros residências de luxo, procurando as zonas altas, não se afastam da city num raio superior a 5 km.

e — A população formada pela classe média, localizou-se nas baixadas mais próximas do centro, e nas encostas das colinas sobre as quais estão situadas as residências ricas.

f — Na porção sul da cidade, subindo atualmente as encostas dos morros até a cota de 80m encontra-se a maior concentração populacional formada principalmente pela classe média.

g — Os bairros operários, desalojados das baixadas mais centrais, localizam-se atualmente nas planícies para fora da isométrica de 8 km, apresentando a seguinte estruturação:

1 — sobem os morros além da cota de 130m principalmente os da Glória, Teresópolis e Petrópolis.

2 — a intensa valorização do solo da capital, obrigou a formação de núcleos operários nos municípios vizinhos próximos, como aconteceu com Canoas, Viamão e Gravataí.

3 — os últimos redutos de moradias operárias próximas ao centro situam-se nas imediações dos meretrícios, tais como Pantaleão Teles, Cabo Rocha etc., baixadas em recuperação como a Ilha e em plena city, nos velhos casarões senhoriais transformados em casas de cômodos ou subdivididos para muitas famílias como na Ponta da Cadeia, Alto da Bronze, Demétrio Ribeiro e fim da Rua dos Andradas próximo a Usina.

h — as praias do lado sul, deram ensejo ao desenvolvimento de zona residencial precedidas por uma fase de residências de veraneio e fim de semana, atraindo atualmente uma boa parte da população abastada, que se manifesta pelo grande número de casas bem construídas em meio dum parque magnífico.

Essas casas localizam-se na faixa contígua a praia, sendo que para o interior a paisagem muda, dando origem a casas de classe média e mesmo operária.

O zoneamento funcional da cidade, obedeceu mais ou menos as primeiras linhas do zoneamento inicial, fazendo-se este de maneira cada vez mais acentuado, podendo-se hoje falar em verdadeiras zonas industriais, residenciais e comerciais, apesar de existir uma certa interpretação entre elas, no entanto observa-se al-

guma predominância em determinados bairros duma atividade sobre a outra, o que nos leva a uma divisão funcional.

a — O comércio encontra-se espalhado por toda cidade, mas se verifica uma certa concentração ao longo de determinadas artérias, que normalmente vem coincidir com as antigas estradas de ligação entre os arraiais e o centro. Estas zonas podemos localizá-las da seguinte maneira:

1 — Na city situada na planície e à meia encosta voltada para norte.

2 — Ao longo das artérias principais que servem ao trânsito dos transportes coletivos, tais como a Voluntários da Pátria, Farrapos, Av. F. D. Roosevelt, ao longo das ruas percorridas pelo bonde Assis Brasil, continuando-se pelo Passo da Areia até a altura da Vila Cristo Redentor, Independência até a Auxiliadora, Osvaldo Aranha e Protásio Alves até Bela Vista, ao longo da rua Azenha na Av. Bento Gonçalves até as proximidades do fim da linha e etc.

3 — Novos núcleos comerciais estão em formação, acompanhando as principais artérias, ainda predominantemente residenciais, algumas velhas como a Av. Getúlio Vargas, e as outras novas, acompanhando os loteamentos recentes que se povoam.

4 — A tendência de desenvolvimento das zonas comerciais, está se verificando com grande intensidade junto aos loteamentos operários, sendo que nos bairros aristocráticos, o comércio é quase nulo.

5 — A criação de núcleos comerciais importantes, principalmente nos bairros mais afastados como na Av. F. D. Roosevelt com a S. Pedro, onde foram criadas filiais dos Bancos da Capital.

b — A indústria ocupa predominantemente a faixa setentrional da cidade, nas proximidades das instalações portuárias e da linha férrea, bem como procurando as vias de acesso rodoviário. Podemos praticamente dividir em duas zonas principais:

1 — Na faixa compreendida entre as Avenidas Voluntários da Pátria e Farrapos.

2 — Ao longo da Avenida Assis Brasil.

3 — Uma zona mais difusa, onde há um certo equilíbrio entre a indústria, comércio e residências, localiza-se entre a faixa industrial da Voluntários da Pátria — Farrapos e a Avenida Benjamim Constant, e uma segunda nas transversais iniciais da Avenida Bento Gonçalves, no Partenon.

Observamos nessa distribuição espacial do aspecto social e funcional da cidade uma certa

influência geográfica bastante acentuada, que se faz sentir através dos anos da vida da cidade.

Os bairros residenciais ocupando as partes altas é motivada pela sua proximidade do centro, encostas menos abruptas, permitindo acesso mais fácil e condições higiênicas favoráveis, bem como a possibilidade de disfrutar dum bellissimo panorama, uma vez que estes terraços situam-se em volta da porção mais antiga da cidade, abraçando ao mesmo tempo a paisagem interna da depressão periférica e a vista do magestoso Guaíba. Desenvolvem-se aí casas luxuosas sobre amplos terrenos, com a característica garage ao lado, atestando sua independência de locomoção, permitindo alcançar a city em pouco tempo. A vida desses bairros é fechada, e todo abastecimento é feito no centro, o que explica o infimo desenvolvimento, nestas áreas, dum comércio ativo.

O comércio procura em geral, as artérias de maior circulação, fato que explica a sua localização ao longo das linhas mestras do nosso transporte, o qual obedecendo as injunções geográficas e históricas localizou-se preferentemente na planície, onde estavam situadas as antigas linhas de ligação com os arraiais. Nas partes muito próximas do centro, isto é, num raio de 2 km., permaneceu quase que residencial, pois a facilidade de comunicação com ele, provocava uma procura das casas centrais que possuíam maior quantidade de mercadorias a oferecer. Para além dessa distância, formaram-se nos bairros, centros comerciais regionais, cujo crescimento continua hoje em dia. A atual concentração demasiadamente densa do comércio na city, provocou a sua expansão para as áreas circundantes, num raio não superior a 2 km. Este último fato, está provocando uma dilatação do que podemos chamar de city, no núcleo urbano Porto Alegrense.

A indústria que desde os primórdios procurou a localização nas proximidades da via férrea e do porto, naturalmente teve o seu desenvolvimento na porção setentrional. Os operários procuravam residências nas imediações dos seus estabelecimentos fabris criando-se uma zona residencial operária em volta. Como a indústria necessita de grandes áreas, procura sempre as zonas onde o custo da terra é mais baixo, e ao mesmo tempo mais próximo dos meios de transporte e das linhas de escoamento da Capital, as quais vem praticamente do Norte, cuja direção comunica o Estado com os outros componentes da Federação.

A função industrial da cidade agigantou-se bastante, existindo cerca de 828 indústrias com 25.417 operários em 1950, contando no mesmo

ano o comércio varejista com 2.687 estabelecimentos e 6.333 empregados e atacadistas com 786 e 8.954 empregados, sendo que o valor da produção industrial alcançou em Cr\$ 2.238.999,00 e o comércio atacadista e varejista movimentou Cr\$ 7.237.898,00.

A função universitária avolumou-se com a ampliação da Universidade do Rio Grande do Sul, a criação da Pontifícia Universidade Católica bem como a proliferação de escolas de nível secundário e primário.

Ao par desse desenvolvimento funcional da cidade a variação da paisagem também acelerou-se. A sucessão dos estilos arquitetônicos nos dá a idéia do período de desenvolvimento dum determinado bairro, encontrando-se por vezes mesclados, como na zona central da cidade, principalmente na chamada cidade baixa, um verdadeiro mosaico de casas de todos os estilos das várias fases de desenvolvimento urbano. Com o aumento da industrialização e expansão comercial, principalmente depois de 1945 as casas individuais e sobrados, foram sendo substituídas nas principais artérias e nas zonas mais próximas do centro por edifícios de apartamentos, que pouco a pouco tomam conta de quase todas as principais ruas da cidade e das avenidas centrais dos bairros, acompanhando a expansão funcional.

Observa-se portanto a dinâmica da estrutura arquitetônica da cidade, mudando vagarosamente por vezes e outras rapidamente, da casa de madeira para o edifício de apartamentos, acompanhando o ritmo do desenvolvimento econômico da «urbs».

Pôrto Alegre, através de mais de 200 anos de vida, foi mudando de forma rápida sua fisionomia urbana, modificando o traçado de suas ruas, alargando as vias de comunicação para dar vazão ao tráfego crescente, transformando em última análise sua paisagem urbana, a qual pode ser reconhecida e reconstruída através da sucessão dos estilos arquitetônicos, os quais tem um papel importante na paisagem, visto que, são eles que dão grande parte do seu aspecto, servindo o ambiente geográfico como moldura e orientando sua expansão.

Podemos resumir de forma esquemática a sucessão da paisagem urbana que traduz de certa forma o pulsar da cidade.

a — FASE PRÉ URBANA — predomina a paisagem natural, aparecendo somente uma pequena aglomeração de casas de palha na margem do Riacho o qual desencumbia a função de pôrto pesqueiro.

b — CIDADE ACRÓPOLE — o desenvolvimento do primitivo núcleo resulta na ocupação

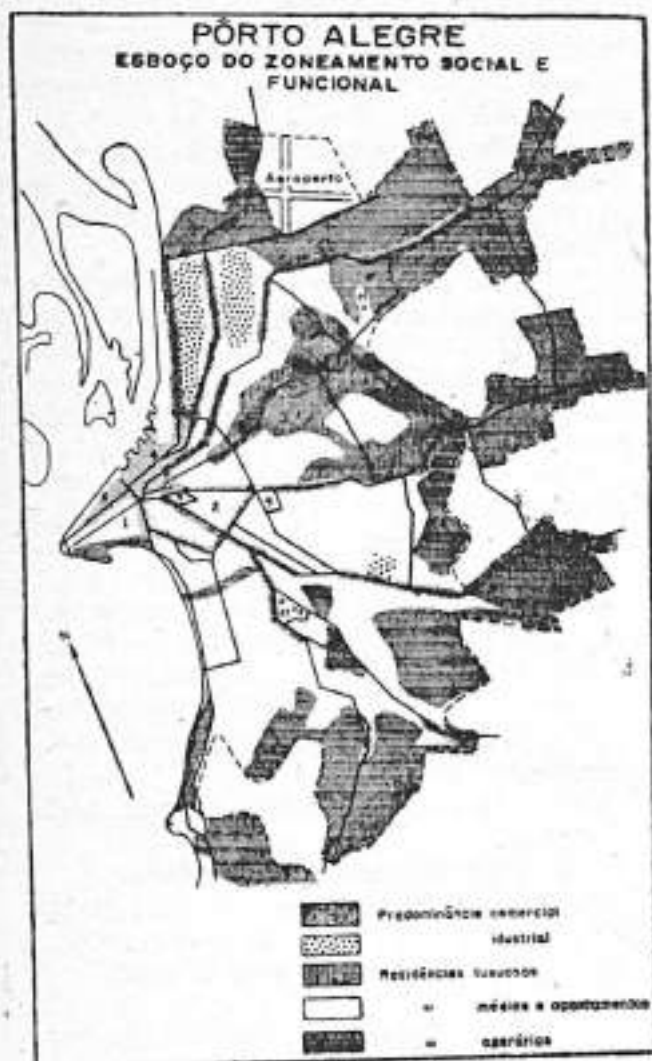
do Espigão da Rua da Igreja, cercada por fortificações assumindo aspecto típico de acrópole. Desenvolve-se o pôrto o qual dá a cidade a função não somente comercial como ponto de apoio para a interiorização. O aspecto da cidade é barroco.

c — CIDADE EM FORMAÇÃO — Há uma ocupação mais intensa do espigão e formação de núcleos dispersos no interior que são os arraiais. A arquitetura barroca sede lugar ao neo-clássico. Surgem edificações de 3 pisos no centro bem como a primeira ocupação de áreas aterradas na margem do Guaíba. O edifício Malakoff (derrubado) e o mercado são um marco dessa fase. A função comercial da cidade acentua-se ao mesmo tempo que é o centro de apoio a colonização da Borda do Planalto.

d — CIDADE EM EVOLUÇÃO — Há um preenchimento das áreas entre os arraiais e o centro, com aumento da área urbana. A arquitetura passa ao estilo de ornamentação floral. Aparecem edifícios de 6 a 8 pisos com estilo arquitetônico da época, edifício do Grande Hotel (hoje Gal. Malet), Majestic Hotel, Edifício Herman, etc. O surgimento da luz elétrica e bondes elétricos modificam o aspecto paisagístico. Os bairros num raio de 3 km. do centro, apresentam-se sem calçamento e as casas são de madeira preferentemente Palacetes e principalmente habitações dum piso, sempre no estilo floral, começam a encher as ruas mais movimentadas. Com o surgimento do Pôrto a função comercial acentua-se de forma marcante, aumentando a importância da cidade como metrópole do Sul. Surge o primeiro núcleo universitário.

e — CIDADE EM TRANSIÇÃO — Aumenta a área viária pavimentada. A ornamentação floral cede lugar ao cubismo. Há um maior adensamento dos espaços urbanos, restando algumas áreas baixas em ocupação. Cresce o parque industrial, o qual era praticamente artesanal, evoluindo lentamente para indústrias bem organizadas favorecidas principalmente pela eclosão da II Guerra Mundial, a partir da qual o desenvolvimento dessas indústrias se dá rapidamente. As casas de madeira começam a desaparecer num raio de 5 km. do centro, surge a ligação entre a cidade Baixa e Centro. Os primeiros edifícios de mais 11 pisos surgem na paisagem Pôrto Alegrense. A cidade acentua o seu zoneamento funcional e social ao mesmo tempo que a função industrial funções de ordem cultural como centro universitário.

f — CIDADE EM DUPLA EXPANSÃO — A cidade desenvolve-se bidirecionalmente, em sentido horizontal, ocupando as baixadas drenadas e avançando sobre o Guaíba por meio de exten-



ços atêrros, e verticalmente, subindo os morros elevados, principalmente na periferia e por meio de maciças construções de edifícios de apartamentos e escritórios na zona central e principais vias de comunicação. O cubismo cede lugar a linhas mais modernas chamadas de funcionais, as casas e edifícios de apartamentos dominam nas zonas residenciais da classe média. As vilas operárias são empurradas cada vez mais para a periferia do município, predominando nelas as construções de madeira. No centro surgem os parques de estacionamento de veículos. Há um aumento da zona portuária, ao mesmo tempo que se liga a sêco ambas as margens do Guaíba, o que aumenta a importância de centro comercial da capital. O zoneamento funcional e social ficam bastante delimitados e a indústria aumenta progressivamente, principalmente nas zonas baixas da várzea do Gravataí.

ESBOÇO DO ZONEAMENTO SOCIAL E FUNCIONAL

- 1 — Antigo centro cívico hoje formado pelo Palácio do Governo, Assembléia Legislativa, Tribunal de Justiça, Catedral Metropolitana, Auditório Araújo Viana, Teatro São Pedro.
- 2 — Parque Farroupilha.
- 3 — Prado.
- 4 — Estação da Viação Férrea.
- 5 — Correios e Telégrafos, Secretaria das Obras Públicas e Fazenda, Alfândega, Secção do Tesouro do Ministério da Fazenda.
- 6 — Cadeia.
- 7 — Usina Termoeletrica.
- 8 — Hidráulicas Municipais.
- 9 — Centros Universitários.
- 10 — Santa Casa de Misericórdia.
- 11 — Necrópolis.

Neste esboço pode-se observar nitidamente a posição comercial da City ocupando somente a porção norte do Espigão, irradiando-se através das principais vias de comunicação.

Os bairros operários estão situados principalmente na periferia da cidade, ou então na zona central, próximo ao metrô, que se situa na parte sul do espigão, e que se manteve durante muito tempo quase sem evolução.

As Ilhas ainda continuam quase sem ocupação humana, mas é bem possível a sua ocupação num futuro próximo com a conclusão da Ponte sobre o Delta.

CONCLUSÃO

Dos fatos anteriormente expostos, podemos tirar conclusões de duas espécies: dum lado, com relação ao sentido de sua expansão espacial, e do outro, quanto ao desenvolvimento de sua função e zoneamento.

I — Quanto ao crescimento:

a — O desenvolvimento da cidade no primeiro século após a sua fundação, teve um crescimento limitado, o qual não ultrapassou o que consideramos hoje em dia o «núcleo histórico».

isto é, ficou limitada ao espigão sobre cuja crista assentou-se a rua da Igreja, posteriormente Formosa e finalmente Duque de Caxias.

b — A expansão da cidade no segundo século de sua fundação iniciou através dos arraiais, que constituíam pequenos núcleos demográficos próximos as estradas de ligação da cidade com o Hinterland e o resto do país. Encontramos um núcleo urbano irradiando para pequenos adensamentos que o circundam pelo lado este.

c — A ligação dos arraiais com o centro se fez através da planície, ocupando o povoamento a meia encosta, e as partes menos atingidas pelas cheias periódicas. Portanto esta foi a fase da expansão digitada da cidade.⁵

d — O melhoramento dos meios de comunicação, principalmente a tração elétrica e a do automóvel, permitiram ocupar as colinas mais elevadas, subindo a cidade degrau por degrau os terraços, dos mais baixos ao mais elevados. Esta escalada está hoje retida pelas encostas demasiadamente íngremes, ao menos no seu aspecto de ocupação regular, principalmente nos topos de cota superior a 110 m. Esta ocupação é motivada pela pressão da valorização da terra na área do município e a exploração imobiliária. As encostas íngremes da serra situada a este é feita principalmente por populações chamadas de «marginais».

e — A drenagem das baixadas, permitiu a ocupação das planícies formadas pelos arroios, ocupação essa que está ainda em evolução.

f — A concentração e convergência do tráfego de interesses para a city motivou o seu congestionamento, em face de que a cidade tende a alargar-se nesse ponto as espensas do Guaíba, através de sucessivos aterros das margens tanto sul como norte do espigão.

g — A maior expansão urbana se fez ao longo da margem do Guaíba, acompanhando a planície, procurando contornar as elevações formando um arco que se estende desde os Navegantes até Ipanema.

h — A penetração para o interior, se fez de forma digitada, acompanhando as várzeas dos arroios e os caminhos de ligação com Viamão. Esses avanços são os responsáveis pela ocupação dos morros da porção central do Município.

II — Quanto a função:

a — A primeira fase do desenvolvimento da cidade, estava ligada a sua posição estratégica com o ponto de apoio à penetração para o oeste e a conquista das Missões.

b — A segunda fase foi de centro comercial, agindo como ponto de articulação entre a dena-

gem fluvial de interiorização, onde a navegação fluvial tinha um papel importantíssimo, com a navegação marítima que ligava o Estado com o resto do Brasil.

c — Concomitantemente a essa função comercial, desempenhava a função de apoio ao front pioneiro de conquista da mata da Borda do Planalto.

d — A função comercial manteve a cidade com um aspecto tipicamente provincial até 1930.

e — A terceira fase do desenvolvimento, está intimamente ligado a industrialização, a qual teve a sua primeira fase de desenvolvimento com a eclosão da I Guerra Mundial e a segunda é verdadeiramente intensa com a II Guerra Mundial, cujo maior impulso foi a partir de 1940, modificando os aspectos urbanos, introduzindo-lhe um pouco mais de vida cosmopolita.

f — Atualmente a cidade além da função comercial e industrial exerce as funções culturais de centro universitário e de pesquisas, bem como administrativo.

III — Quanto a influência Geográfica, ela comandou:

a — A localização do porto na parte norte do espigão.

b — A direção da expansão urbana.

c — O traçado das linhas de comunicação e penetração.

d — O zoneamento funcional e social.

BIBLIOGRAFIA

- ANTUNES — DE PARANHOS — As primeiras Charqueadas Gaúchas — Correio do Povo.
- ABREU — CAPISTRANO DE — Sobre a Colônia do Sacramento — Ensaios e Estudos — 3.ª ser. Sociedade Capistrano de Abreu 1938.
- AZEVEDO, AROLDO DE — Paisagens do Rio Grande do Sul (impressões de viagem) Boletim Paulista de Geografia outubro de 1952 — n.º 12.
- CIDADE, GAL. F. PAULA — A velha cidade de Porto Alegre — Correio do Povo.
- FELIZARDO, JORGE G. — A bandeira de Cristóvão Pereira no Povoamento do Rio Grande do Sul — Correio do Povo.
- FERREIRA FILHO, ARTUR — Primeiros Caminhos do Rio Grande — Correio do Povo.
- FONTOURA, E. — Aspectos Urbanos na Travessia do Guaíba — Boletim do DAER n.º 62-63.
- FRANCO, SÉRGIO DA COSTA — Aspectos históricos e geográficos — in Sinópsis estatístico do Município de Porto Alegre IBGE 1952.

- FORTES, GAL. J. BORGES — A frota de João Magalhães — in Terra Farroupilha, parte histórica — 1937.
- HAUSMAN, ABRÃO — Classificação dos climas do R.G.S., segundo Koeppen — XI Congresso Brasileiro de Geografia — Porto Alegre.
- Notas para uma divisão Regional do R.G.S. — Revista de Engenharia — R.G.S. ano 9 n.º 34.
- HILAIRE, A DU SAINT — Viagem ao Rio Grande do Sul — Ariel 1936.
- LALLEMANT, AVE — Viagem ao Sul do Brasil — I. N. L. 1953.
- MACHADO FLORIANO PEIXOTO — Contribuição ao Estudo do Clima do R.G.S. — C.N.G. 1950.
- POMBO, ROCHA — História do Brasil (edição do centenário) Anuário do Brasil — 1922.
- PÓRTO AURELIO — Bandeiras Paulistas no R.G.S. Antecedentes Históricos do Povoamento do Sul — in Terra Farroupilha — Parte Histórica 1937.
- PETRY, LEOPOLDO — Motivos da colonização alemã — Correio do Povo.
- PAIVA, EDVALDO PEREIRA — Expediente urbano de Porto Alegre — Imprensa Oficial — 1943.
- RAMBO SJ, BALDUINO — Fisionomia do Rio Grande — Selbach 195.
- SCHULZ FILHO, GUILHERME — A Conquista dos Campos Gerais — Correio do Povo.
- SPALDING, WALTER — Município de Porto Alegre — in Terra Farroupilha, Rio Grande do Sul Econômico.
- XAVIER, PAULO — Porto Alegre, Origem do Agrupamento Urbano — Correio do Povo.
- ROCHE, JEAN — Porto Alegre, metrópole do Brasil Meridional — Boletim Paulista de Geografia março 1955 n.º 19.
- OBRAS DE CARACTER GERAL —
- CHABOT, GEORGES — Les Villes, Armand Colin — 1948.
- GEORGE, PIERRE — La Ville — le fait urbain a travers le monde — Presses Universitaires de France 1952.
- TAYLOR, GRIFFITH — Urban Geography, A study of site, evolution, pattern and classification in village, towns and cities — Methuen London 1949.
- MAPAS
- CNG — Mapa na escala de 1.500.000, folhas de Porto Alegre NE, NW, SE, SW.
- EDITORIA GLOBO — Planta de Porto Alegre — organizada por Hans Thofern.
- BOLETIM DO DAER — Plantas de Porto Alegre de 1839, 1865, 1888, 1896, 1916, 1928.

DIRETÓRIO REGIONAL DE GEOGRAFIA

Como resultado das Mesas Redondas programadas pela «Semana da Geografia», o Diretório Regional do Conselho Nacional de Geografia encaminhou ao Conselho Federal de Educação, em apoio a um maior desenvolvimento do ensino geográfico, a seguinte Moção:

MOÇÃO

O DIRETÓRIO REGIONAL DO CONSELHO NACIONAL DE GEOGRAFIA, usando de suas atribuições:

Considerando ser a Geografia a ciência básica para o conhecimento do mundo em que vivemos e de seu completo aproveitamento econômico;

Considerando a importância capital do conhecimento geográfico na formação da personalidade humana e seu aproveitamento na solução dos problemas sociais;

Considerando ser a geografia o estudo no qual se alicerça todo o planejamento da vida de um país;

Considerando a importância dada à geografia em outros países, especialmente na França;

Manifesta — como conclusão dos trabalhos realizados em Mesas Redondas, nas comemorações da Semana da Geografia seu apoio à deliberação tomada pelos Professores de ensino secundário no sentido de ser enviado ao Conselho Federal de Educação a sugestão para que a Geografia seja ministrada em caráter obrigatório nas 4 séries do Curso Ginásial e também nas primeiras (1.ªs) e segundas (2.ªs) séries de todas as hipóteses do Curso Colegial.

Porto Alegre, 28 de maio de 1962.