

## PÔRTO ALEGRE, METRÓPOLE DO BRASIL MERIDIONAL

JEAN ROCHE

*O sr. JEAN ROCHE, antigo professor da Faculdade de Filosofia de Pôrto Alegre e atual adido comercial da França em Ancara (Turquia), elaborou um valioso estudo de geografia urbana de Pôrto Alegre, que saiu publicado em três números do "Correio do Povo", daquela cidade, no mês de julho de 1954, numa tradução de Mário Quintana. Compreendendo a sua importância e no desejo de torná-lo acessível aos geógrafos brasileiros, data venia, aqui transcrevêmo-lo na íntegra, com muita satisfação, ilustrando-o com fotografias tiradas pelo prof. Aziz Nacib Ab'Sáber, em maio de 1954. Passará, assim a figurar ao lado daquele outro estudo, diferente e mais completo, publicado pelo mesmo autor em "Les Cahiers d'Outre-Mer", VII, n.º 28, Bordeaux, outubro-dezembro de 1954.*

De burgo rural a metrópole regional. — Ao passo que no século XIX o viajante, cujo navio ia atracar em Pôrto Alegre, avistava toda a cidade escalonada sobre um promontório, hoje, para abranger com um só olhar a enorme aglomeração constituída pela capital do Rio Grande do Sul, é preciso ali chegar pelos ares. Só o avião permite dominar os arranha-céus do centro, seguir até seus limites a quadriculagem regular das ruas, tipicamente sul-americana, e ler a planta da cidade que se desenrola a seus olhos: Pôrto Alegre abre-se como um leque; da base do promontório irradiam as avenidas principais, entre as quais se estendem os diferentes bairros, que recobriram as zonas baixas e horizontais ou escalam um vasto anfiteatro de colinas, num raio de 8 a 10 quilômetros. Vê-se que esta cidade, ultrapassando tão largamente seu quadro primitivo, se desenvolveu em função de diferentes fatores geográficos, cuja importância podemos medir estudando os problemas impostos pela circulação, o urbanismo e a defesa contra as inundações. Assim, a cidade moderna se distingue das outras cidades novas da América do Sul por alguns traços originais que deve à sua situação geográfica ou à sua história, que já vai para mais de dois séculos.

Pôrto Alegre, fundada em 1740, é uma das mais velhas cidades do Rio Grande do Sul, de que se tornou capital em 1773. Foi a princípio um burgo rural, povoado de açorianos, chamado Pôrto de Viamão, Pôrto dos Casais e enfim Pôrto Alegre desde 1773.

Sua função portuária, sublinhada por tôdas essas apelações sucessivas, remonta pois às origens da cidade e sobreviveu às funções militares que lhe havia valido a sua posição-chave nos confins do domínio luso-brasileiro, em face do Vice-Reinado espanhol de Buenos Aires. Todavia, apesar da antiguidade de sua vocação comercial, e apesar das vantagens — aliás relativas — de sua situação, Pôrto Alegre não conheceu mais que um desenvolvimento vagaroso e difícil durante todo o século XIX. Da mesma forma que lhe foi mister um longo esforço para equipar seu pôrto, também teve de construir um "hinterland", conquistado à floresta pela colonização estrangeira. Durante muito tempo, Pôrto Alegre, como capital do Rio Grande do Sul, teve apenas uma expansão muito limitada. Depois, uma vez na posse de meios de comunicação para o interior e o exterior, tornou-se muito rapidamente — desde a primeira guerra mundial — a primeira cidade do Rio Grande do Sul e do Brasil Meridional, de que ela é de fato a Metrópole. (\*).

#### I. AS CONDIÇÕES NATURAIS

Por certo o desenvolvimento da cidade de Pôrto Alegre se explica em grande parte pelas condições naturais que lhe eram oferecidas. Houve ainda fatores geográficos favoráveis em determinada época e desfavoráveis posteriormente, como por exemplo a posição do pôrto na extremidade da Lagoa dos Patos. Mas não se poderia negar a gravidade dos dois principais obstáculos que se opunham ao desenvolvimento de uma grande cidade no local onde se eleva hoje Pôrto Alegre: a hostilidade do litoral, que isolava o Rio Grande do Sul do resto do Brasil, e o clima subtropical, que torna penosa a vida trepidante numa metrópole, a 30 graus de latitude, sem brisa marítima refrescante, com verões ardentes (média do mês mais quente, 25 graus; média das máximas, 35 graus) e uma umidade relativa anual da magnitude de 85%. Quais são pois as circunstâncias que favoreceram a expansão de Pôrto Alegre?

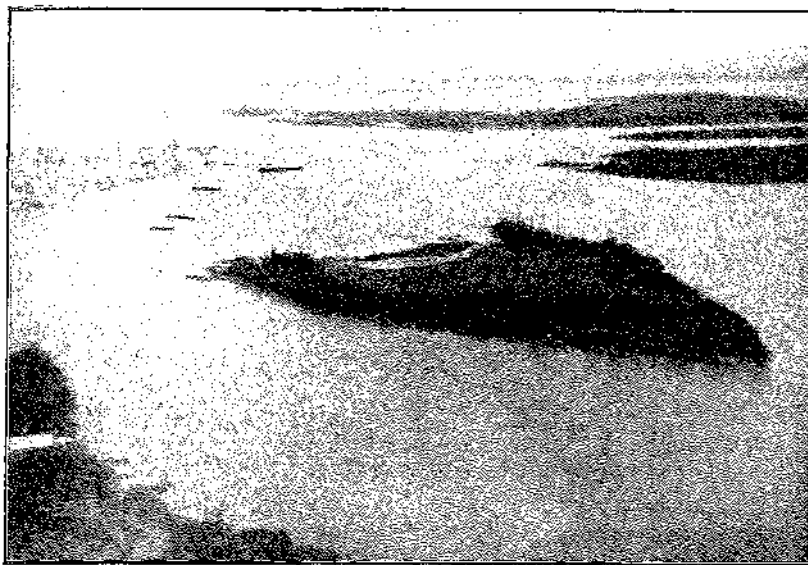
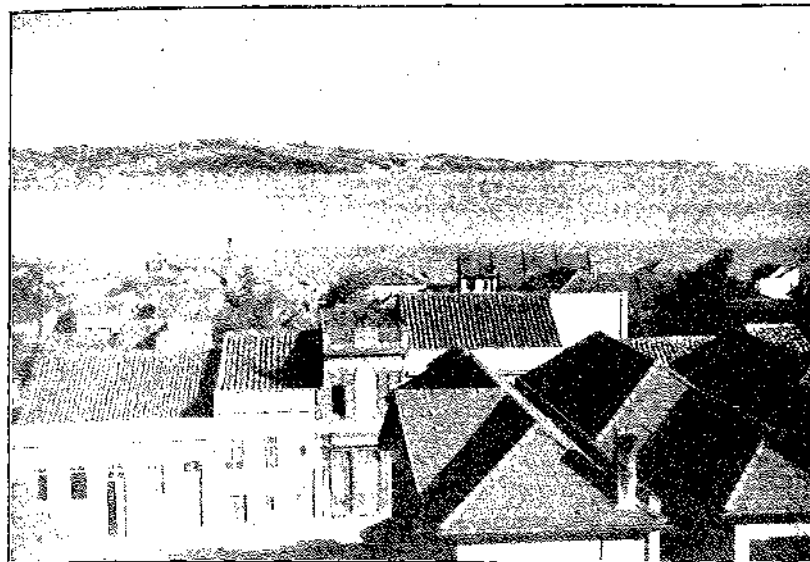
**A situação.** — A primeira explicação que se pode dar da importância assumida por Pôrto Alegre é a sua situação num conjunto de lagos e de rios, sensivelmente no meio de uma via navegável de mais de 600 quilômetros de extensão, entre as Lagoas Mirim e dos Patos de um lado e os vales do Jacuí e de seus afluentes (Gravataí, Sinos, Caí, Taquari). Pôrto Alegre, inicialmente, deveu a penetração luso-brasileira aquém da campina meridional, mediante

(\*) Para o autor, o Brasil Meridional compreende os Estados do Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul (Nota da Redação do *Boletim Paulista de Geografia*).

o baluarte natural das águas que corriam ao longo da Serra Geral. Mas essa importância estratégica não podia durar, uma vez consolidada a fronteira luso-espanhola; a cidade de Rio Pardo, bastião português no vale do Jacuí, e "por muito tempo rival de Pôrto Alegre", caiu em letargia desde o primeiro quartel do século XIX e não mais despertou desde então. A vantagem de Pôrto Alegre constituía em se encontrar no termo da navegação marítima e lacustre a jusante de cinco rios navegáveis, numa região em que as vias terrestres convergem para colinas. Era, portanto, uma zona perfeitamente indicada para o estabelecimento de uma praça de comércio entre o litoral e a parte ocidental do território rio-grandense, entre a Campanha e o Planalto Setentrional.

Contudo, as facilidades oferecidas pela imensa artéria navegável que servia a Pôrto Alegre eram em grande parte neutralizadas pela dificuldade de acesso da barra do Rio Grande: entre Florianópolis e Montevidéu não há nenhum abrigo natural, e a costa arenosa e retilínea do Rio Grande do Sul conta apenas um único recorte — a barra do Rio Grande, que liga a Lagoa dos Patos ao Atlântico. A navegação a vela era precária; sua substituição pela navegação a vapor, longe de favorecer Pôrto Alegre em meados do século XIX, transformou-a num pôrto secundário até a realização de grandes trabalhos em Rio Grande, na laguna e na própria Pôrto Alegre. Esses trabalhos, numerosos, dispendiosos e longos, só foram efetivados entre 1913 e 1920. Ora, por todo o tempo que durara a dificuldade de transpor a Barra do Rio Grande e remontar a Lagoa, grande parte das mercadorias que deveriam normalmente ser exportadas por Pôrto Alegre, ou mesmo Rio Grande, se escoavam pelo Rio da Prata. Montevidéu, em particular atraía uma importante tonelagem de produtos originários da Campanha: carnes, couros e subprodutos da criação e indústrias derivadas.

A situação de Pôrto Alegre, pôrto até então sem um interior, só melhorou em princípios do século XIX, primeiro com a reconquista de parte desse "hinterland" pastoril, e sobretudo com a conquista de seu verdadeiro "hinterland", as colônias agrícolas. Por certo, a Campanha constituía um mercado para Pôrto Alegre, mas esse pôrto não fazia virtualmente senão importações; simples mercado para as primeiras colônias alemãs, Pôrto Alegre se abastecia, quanto à sua alimentação, nos primeiros estabelecimentos alemães situados nos baixos vales dos afluentes do Jacuí. Foi preciso que, por uma evolução já de si mesma complexa e lenta, as colônias alemãs e, depois, as italianas, escalassem o Planalto Setentrional, multiplicando a superfície cultivada e fornecendo produtos agrícolas de exportação. Foi preciso também que novos meios de transporte permitissem o franqueamento do obstáculo constituído pela Serra



#### 1. PAISAGENS DO GUAÍBA NA REGIÃO DE PORTO ALEGRE

Na margem esquerda da grande "ria" do Guaíba, em Porto Alegre, estende-se uma série de promontórios terraceados, constituídos por rochas graníticas e gnáissicas. Suaves baías elípticas foram estabelecidas nos desvãos dos promontórios. Na margem esquerda do Guaíba, exatamente à frente do núcleo principal da grande cidade, estendem-se ilhas do delta interior do Jacuí. (Foto Ab'Sáber, 1954)

Geral e ligassem essas ilhotas econômicas ao núcleo comercial de Pôrto Alegre. Ora, as vias férreas que escalam o planalto datam de 1890, e a rêde que une Pôrto Alegre ao conjunto das colônias, iniciada em 1874 (S. Leopoldo), só atingiu o Planalto em 1911 (Caxias); e esta mesma só foi unida à linha principal (Margem do Taquari — Cachoeira — Sta. Maria — Uruguaiana) em 1907. E, se a rêde ferroviária que serve Pôrto Alegre é relativamente recente, a rêde rodoviária naturalmente utilizável pelos caminhões data apenas de 1938. Assiste-se, então, a uma transformação extremamente rápida da capital, mas foi preciso um esforço poderoso — e recente — do homem, para que se tornassem realidade as possibilidades econômicas oferecidas pela situação de Pôrto Alegre.

**A localização.** — Da mesma forma, por mais favorável que tenha sido a localização da cidade antiga, o desenvolvimento de uma grande aglomeração só foi possível graças à utilização de grandes créditos e processos técnicos modernos. Ainda aí o papel do homem foi essencial.

O berço da cidade foi o promontório rochoso que avança mais de um quilômetro Guaíba a dentro — largo estuário constituído pela confluência do Jacuí e seus afluentes. Esse promontório é terminado pela Ponta da Cadeia, e forma uma elevação de uns trinta metros de altitude, cuja linha de crista é marcada pela velha rua Duque de Caxias. Ao Sul estende-se uma baía pouco profunda (1 a 2 metros), margeada pela Praia de Belas; ao Norte alongava-se uma faixa aluvial, perlongada pela corrente principal do Guaíba, graças ao que a profundidade atingia progressivamente a 5 metros. Ali é que foram instaladas as pranchas que constituíram o primeiro equipamento portuário de Pôrto Alegre. Esta colina oferecia uma localização favorável — embora a água não fôsse abundante até metade do século XIX — para uma pequena cidade: o comércio na cidade baixa, as residências escalonadas na vertente. As ruas principais seguiam o eixo do promontório e eram ligadas umas às outras por pequenas ruas bastante íngremes. Tal localização tinha até um valor militar defensivo: em fins do século XVIII, foi o local cercado por um entricheiramento que pôs Pôrto Alegre ao abrigo da ameaça espanhola e protegeu a cidade em diversas ocasiões, ainda durante a guerra dos Farrapos, entre 1835 e 1845; barrada a depressão da base do promontório por uma linha de trincheiras, os assaltantes eram detidos nos terrenos pantanosos dos arredores (Azenha), e o abastecimento assegurado por via fluvial, permitia sustentar um cerco de longa duração.

Assim, quando Saint-Hilaire visitou Pôrto Alegre em 1820, começava-se a construir a Santa Casa "sobre uma colina arejada

e afastada da cidade". Era a colina que prolongava o alto do promontório do outro lado da depressão (atualmente Praça do Portão — Av. João Pessoa). Esse hospital se encontra hoje no centro da cidade, cercado de grandes imóveis. Não quer dizer, no entanto, que haja faltado espaço para o desenvolvimento da cidade: colinas graníticas, de vertentes geralmente regulares, alcançando 50, depois 100, depois 150 metros de altitude, se escalonavam em anfiteatro (Moinhos de Vento, Monte Serrat, Petrópolis, Partenon, Menino Deus) até 4 ou 5 km. do centro, seguidas de colinas mais altas (250 m.) e mais íngremes (Teresópolis, Mórro da Polícia, etc.) que fechavam o horizonte. As primeiras colinas podiam formar novos bairros, arejados e salubres; contentaram-se em retirar-lhes pedras para o calçamento das ruas e os alicerces das casas que se instalaram nos terraplenos formados nos vales dos rios que separam as diferentes colinas; esses terraplenos eram assás extensos, mas pantanosos e insalubres. Foi preciso efetuar trabalhos de saneamento em 1874, sumamente importantes, apenas hoje terminados, para corrigir os inconvenientes de uma utilização demasiado rápida e demasiado extensa desse espaço praticamente sem outro limite a não ser o dos meios de transporte. O plano atual da cidade revela ainda a influência da localização do "Grão Pôrto Alegre" sobre o seu desenvolvimento: os grandes eixos de circulação instalaram-se nos terraplenos, assegurando um fácil escoamento longitudinal, mas condenando a cidade a uma disposição radial, com grandes dificuldades de comunicações de uma artéria a outra. Sobre tudo os bairros residenciais se desenvolveram em épocas e ritmos diferentes, em função do raio de ação e do preço dos meios coletivos de transporte, ou dos meios individuais modernos. Mas essa sucessão irregular de bairros povoados e de zonas desertas e o crescimento constante da distância entre os bairros residenciais e o centro equacionaram terríveis problemas de urbanismo. Vem daí que Pôrto Alegre não se assemelha às outras cidades novas da América Latina, as quais se estendem regularmente em tabuleiro a partir do centro, sobre uma planície ou um planalto onde não encontram obstáculo algum. Pôrto Alegre suporta ainda hoje a dupla hipoteca de sua localização e de seu passado.

## II. A AGLOMERAÇÃO URBANA

**Os bairros.** — Muito extensa, a cidade atual é constituída de bairros nitidamente diferenciados:



## 2. PAISAGENS URBANAS DE PÓRTO ALEGRE

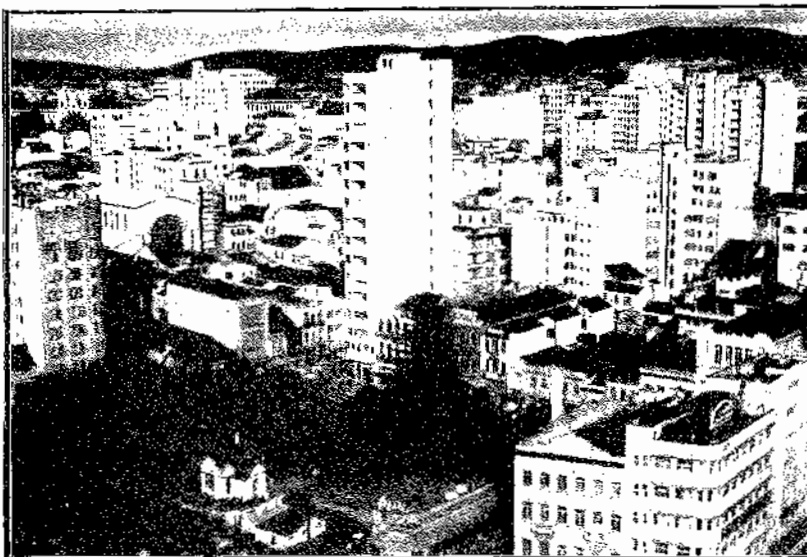
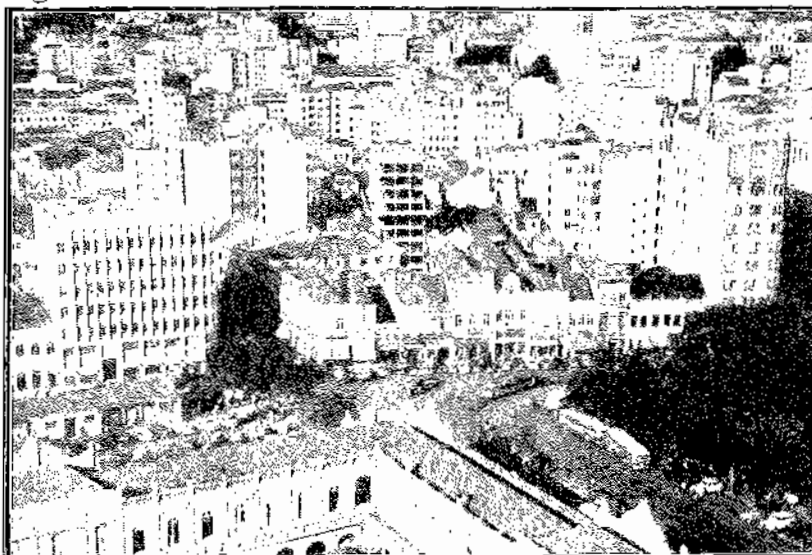
Substituindo os sobradões e casarões de dois andares, que até há bem pouco constituíam a paisagem urbana mais comum do centro de Póрто Alegre, os arranha-céus, de tipo muito similar aos de São Paulo e Belo Horizonte, iniciaram uma verdadeira invasão na área central de Póрто Alegre. Sobreexistem, entretanto, nas ladeiras do promotório colinoso do sítio central da cidade, algumas edificações mais antigas, de um e dois pavimentos. (Foto Ab'Sáber, 1954).

a) o *pôrto* forma uma faixa regular ao longo do rio, com hângares públicos e armazens, mais numerosos ainda, pertencentes em geral a grandes firmas comerciais. O aspeto mais original provinha dos "wharfs" e dos entrepostos de madeira, sobrevivência do *pôrto* antigo, e das docas, bacias ou zonas do rio onde se efetuava o desembarque dos frutos, da lenha, dos materiais de construção; havia até bairros anfíbios (casas sôbre pilares, cabanas flutuantes), que abrigavam uma população marginal. Essas sobrevivências do passado estão atualmente em vias de desaparecimento com a construção do novo cais dos Navegantes.

b) a *cidade antiga* só parcialmente se tornou o bairro comercial. O *promontório*, cuja linha de crista e as vertentes numa altitude ultrapassante a cinco metros eram no século XIX o local de residência da aristocracia e dos funcionários, conservou o seu antigo aspeto: nada de "buildings"; os únicos imóveis são oficiais (Palácio do Governo, Escolas, Serviços do Exército... e prisão), a única atividade industrial é representada pelo Gasômetro e a Central Elétrica (central térmica, abastecida por lanchões, vindos, pelo Jacuí, das minas de S. Jerônimo). O *bairro comercial*, outrora limitado a uma ou duas ruas baixas da cidade, acabou se alargando, não sem grande dificuldade. O *alto comércio* (casas por atacado, importação e exportação, agências de navegação) permaneceu fiel à cidade baixa.

Mas a extensão desse bairro comercial revela os progressos da técnica e a importância do trabalho do homem, alcançando desde o princípio deste século uma faixa de 2 km. de comprimento por 2 a 3000 m. de largura, conquistada a uma zona anfíbia: acrescentaram-se à rua Voluntários da Pátria as avenidas Júlio de Castilhos, Siqueira Campos e Mauá. Os *bancos, casas de varejo, escritórios* formam o que se chama atualmente o *centro*, conquistado a uma parte do antigo bairro residencial que cobre um dos flancos do promontório e a colina onde se eleva a Santa Casa. O Centro se inscreve num polígono limitado pelas ruas Voluntários da Pátria (primeiro trecho), Conceição, Riachuelo, Caldas Junior e 7 de Setembro. Seu eixo é a rua dos Andradas (ex-Rua da Praia), onde se encontram as lojas de luxo e que constitui o ponto de passagem obrigatório de toda *Pôrto Alegre* que se preza. Essas ruas são antigas, estreitas, margeadas de arranhacéus onde se instalaram os escritórios, aumentando assim a densidade da ocupação e agravando os problemas de estacionamento e de circulação. Este bairro central só é cortado pela recente avenida Borges de Medeiros (1935), que liga o *pôrto*, o centro e o resto da cidade, ou diretamente, ou por sua bifurcação através da avenida 10 de Novembro. A cidade antiga conservou o aspeto provinciano do século XIX, casas de





### 3. A INVASÃO DOS ARRANHA-CÉUS NA ÁREA CENTRAL DE PORTO ALEGRE

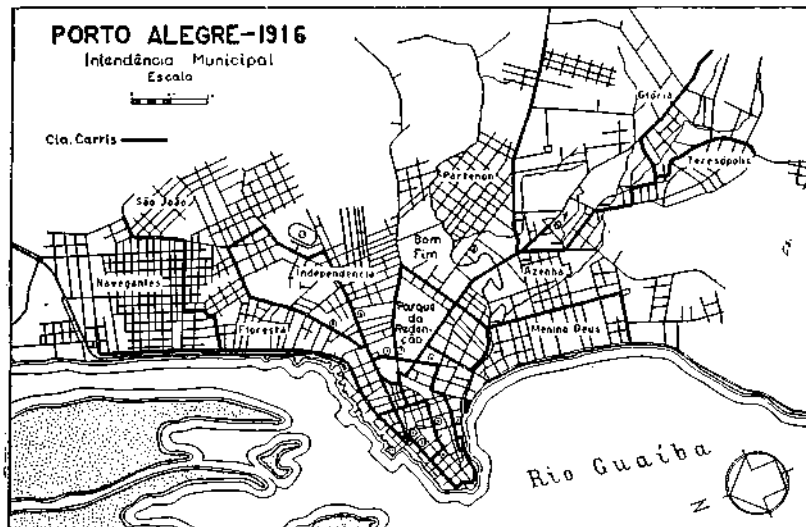
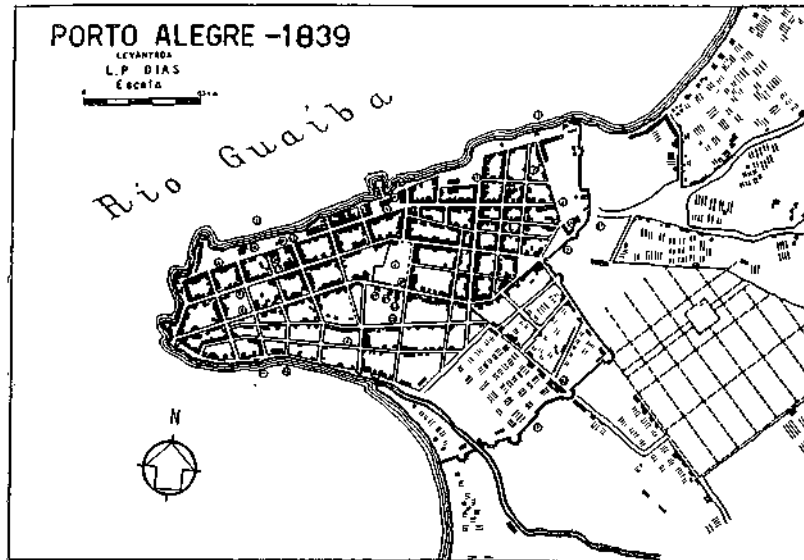
Muito embora a cidade possua espaços urbanos relativamente amplos para o seu crescimento, é bastante restrita a área geográfica do seu centro. Daí, os arranha-céus terem encontrado ótima oportunidade para sua proliferação. Tal como em São Paulo, as vagas de estilos arquitetônicos se sucederam muito rapidamente nos últimos 20 anos, culminando na vitória dos arranha-céus sobre as edificações baixas. (Foto Ab'Sáber, 1954).

um ou dois andares, com sacadas, alicerces de granito, paredes de tijolo, com rebôco rústico pintado, janelas de guilhotina, telhas arredondadas, o que corresponde à fase luso-brasileira de sua arquitetura. Encontramos no bairro do comércio por atacado edifícios de três ou quatro andares, com fachadas majestosas e pesadas de esculturas, com telhados em cúpula, ou edifícios públicos que trazem a marca de uma mesma concepção arquitetônica: é a fase teuto-brasileira da arquitetura, que se encontra nos edifícios universitários e em certos bairros residenciais, o que revela a influência de elementos de origem alemã em todos os aspectos da história da cidade. As construções de cimento armado, de oito a doze andares, e até mais, se elevaram a princípio no centro e só recentemente começaram a invadir o bairro do comércio por atacado. Apesar de sua massa e da regularidade de sua fachada, toda em linhas verticais, essas construções não são sem beleza, e os arquitetos da jovem geração que os conceberam conseguiram conciliar uma harmonia notável entre a função e a forma desses grandes imóveis. Assim, em razão dos preços astronômicos a que atingiram os terrenos do bairro central, esta zona seguiu uma evolução por renascimento das células centrais, por muda, a bem dizer, ao contrário das outras zonas da cidade, mais recentes, residenciais ou industriais, e cujo desenvolvimento é devido a uma proliferação de novas células, a formar excrescências nas linhas de comunicações.

c) Os *bairros residenciais* são numerosos e diversos. Um dos mais antigos é o do Menino Deus, situado nos terraços dos arroios do Sabão e Cascata, zona rasa que se estende até a igreja que lhe deu o nome, e que foi servido pela primeira linha de bondes de tração animal, no último quartel do século XIX; era então uma zona residencial aristocrática, como o testemunham os palacetes que ainda ali se encontram. Mas hoje estão eles arruinados, ocupados por numerosas famílias de locatários: Menino Deus se tornou um bairro popular, como o foram todos os que se instalaram nas outras zonas baixas da cidade, onde o terreno era mais barato e as comunicações mais fáceis: as linhas de bondes do princípio do século foram o fio a que se encordoavam, como contas de rosário, os bairros populares de Azenha, do Partenon, de Teresópolis, e depois os da Floresta, Navegantes e S. João, mais próximos mas ocupados mais tardiamente. Os bairros de residência aristocrática são recentes: Independência, depois o de Moinhos de Vento a partir de 1915, depois o de Bela Vista, e enfim Petrópolis e a linha de crista do Monte Serrat. Servidos a princípio por bondes, e depois também por ônibus, esses bairros se desenvolvem agora em função do automóvel.

O surgimento de uma *zona industrial* no princípio deste século transformou de início o aspeto dos bairros de Navegantes, S. João e Floresta. Foram ali edificadas usinas, o que afastou as casas dos operários para a periferia. De uns dez anos para cá tem-se dado a migração das fábricas para o Norte, nos terraplenos do Gravataí e do baixo Rio dos Sinos, para os distritos de Canoas e de Esteio, onde os terrenos eram livres, baratos, com fácil provisão de água e servidos pela nova rodovia federal que prolonga a Avenida Farrapos, aberta em 1940, a fim de assegurar o escoamento rápido da circulação para as regiões coloniais e para São Paulo. O progresso das linhas de ônibus, o meio de transporte coletivo mais cómodo, permitiu a extensão de novos bairros de residência operária: Vila Jardim, Passo da Areia, Passo da Mangueira, Vila Floresta (lançados por companhias particulares), Vila do IAPI (inteiramente criada por um órgão estatal). Há, enfim, os bairros pobres, de desenvolvimento espontâneo, como o de Niterói, ao longo da via federal. Esses bairros se estendem até fundir-se com as antigas vilas (Canoas, Sapucaia) e chega a haver empregados que moram num raio de trinta quilômetros, até S. Leopoldo e Gravataí, e que vêm trabalhar diariamente em Porto Alegre. Paralelamente às transformações devidas à força centrífuga da indústria, alongou-se a distância entre o centro e os bairros residências aristocráticos; Tristeza, Conceição, Ipanema, as praias fluviais do Sul, se tornaram zonas de residência não mais de veraneio, mas permanente, a princípio de pessoas de recursos, que possuíam automóvel particular, e depois de funcionários e empregados que utilizam as linhas de ônibus recentemente criadas pela municipalidade.

A rapidez do desenvolvimento urbano ainda se traduz por um último fenômeno, que surgiu durante a segunda guerra mundial, o surto de uma espécie de "zona" chamada de *vilas de malocas*. São aglomerações de cochicholos construídos com tábuas velhas e que proliferam tão depressa que uma delas foi batizada "A Vila que caiu do Céu". Nada menos de 16.000 pessoas ali habitavam, em 3.965 casas, de 2 peças em média, com uma superfície de 4 metros quadrados por pessoa. As condições de higiene são muito precárias: 71% das famílias cozinham numa das duas peças da habitação, 92% usam lampião de querosene para a iluminação, 73% têm de abastecer-se de águas em bicas coletivas, 55% não têm cama, dormindo sobre trapos estendidos no chão, 37% dessa população trabalha (sendo que apenas 13% possui emprego fixo), mas o salário médio per capita permanece muito baixo: 247 cruzeiros mensais. O mais surpreendente é que o estado sanitário é relativamente bom, bem como a situação moral: 70% das famílias são legalmente constituídas, e 24% poderiam legalizar sua situação. Embora essa popu-



**DUAS ETAPAS DO CRESCIMENTO DE PORTO ALEGRE**

Ao passo que, na primeira metade do século XIX, a cidade quase se limitava ao promontório de sua origem, já no primeiro quartel do século XX a área urbana expandira-se bastante ao longo do Guaíba (do bairro de Navegantes ao do Menino Deus), avançando também para o interior, sobretudo no rumo de SE (Mapas extraídos do "Boletim do D.A.E.R.", XVII, n. 62-63, Porto Alegre, março-junho de 1954).

lação viva virtualmente à margem da sociedade, só há 6% cuja situação é ilegal. Dois terços desses habitantes de malocas nasceram em Pôrto Alegre; apenas um terço é proveniente do interior do Estado. O fenômeno da maloca é pois de origem essencialmente econômica. Assim, a municipalidade mandou efetuar o recenseamento delas, tratando da sua instalação em novos bairros organizados pelo serviço da casa popular: dentro de algum tempo a maloca não será mais que uma recordação.

A multiplicação dos imóveis na zona urbana traduz os progressos da cidade: 5996 em 1890; 12283 em 1900; 16000 em 1910; 25000 em 1920; 50.000 em 1940; e três a quatro mil novas construções por ano desde o fim da guerra. Isso corresponde aliás ao alastramento da população, que se fez por uma série de escalonamentos e de *pontas*.

**A população.** — Ao passo que, em 1808, Pôrto Alegre apenas contava 6.000 habitantes, já tinha 12.000 em 1820 e 16.000 em 1864, logo após a Revolução Farroupilha, que havia retardado o seu desenvolvimento. Apesar de tudo, o crescimento da população urbana é muito lento ainda no século XIX: 18.465 em 1858, 42.478 em 1872 (primeiro recenseamento utilizável) e 52.000 em 1890. Sómente após a proclamação da República é que a população de Pôrto Alegre aumenta sensivelmente: passa para 73.000 em 1900, 179.000 em 1920, 272.000 em 1940, 394.000 em 1950. O ímpeto desse crescimento data da véspera da primeira guerra mundial (130.000 em 1910), segundo dois recenseamentos efetuados pela municipalidade, mas que um e outro devem ter sido "inflados", pois não se explica que a população tivesse permanecido estacionária entre 1916 e 1920. A progressão continuou regularmente entre 1920 e 1940, e é a segunda guerra mundial que provoca o crescimento mais rápido e mais importante entre 1940 e 1950. Uma das razões principais do crescimento da população desde a véspera da primeira guerra mundial é o surgimento e depois o desenvolvimento do parque industrial de Pôrto Alegre, cuja atividade se acrescenta à do comércio para fazer dessa cidade uma grande metrópole.

O resultado dessa transformação funcional foi a modificação do equilíbrio interno da população, cujo crescimento nos bairros onde se exercem essas novas atividades, foi superior ao do conjunto. A população porto-alegrense se estende para o Norte, em bairros até então pouco habitados ou em novos bairros. Esse movimento se vê pelo quadro seguinte:

	CENTRO	AZENHA	GLÓRIA	FLORESTA	S. JOÃO
1920:	33.000 21%	46.000 30%	15.000 9%	35.000 23%	23.000 15%
1950:	77.000 20%	77.000 20%	35.000 9%	103.000 26,5%	95.000 24,5%

Enquanto a porcentagem da população residente no centro da cidade permaneceu a mesma, a dos bairros "Sul", Azenha e Glória, diminuiu dez por cento, e a dos bairros "Norte", Floresta e S. João, aumentou treze por cento. Por si sós estes dois bairros agrupam mais de metade da população de Pôrto Alegre. A população de S. João duplicou em 50 anos. Esse acréscimo suscitou problemas importantíssimos, como o abastecimento e alojamento dos novos habitantes ou como o saneamento das novas zonas urbanas e o transporte da população ativa dos bairros residenciais, cada vez mais periféricos, para as fábricas e os escritórios.

### III. OS PROBLEMAS URBANOS

**A defesa contra as inundações.** — Por mais paradoxal que que isso possa ser para uma cidade nascida sôbre uma elevação, o primeiro problema a resolver na nova Pôrto Alegre foi o da defesa contra as inundações, ao perigo das quais a aglomeração se tornava cada vez mais vulnerável ao passo que se ia estendendo pelos terra-pletos dos arroios que desembocam no Guaíba. As cheias foram, aliás, relativamente frequentes, e a crônica da cidade conservava em particular as de 1847, 1850, 1873, 1897, 1926, 1928 e 1936. Mas as mais graves foram as de 1941, em que o Guaíba, elevando-se de 3m a 4m, 73 acima de seu nível normal, cobriu 2.500 hectares da zona urbana; os bairros mais atingidos foram antes, de tudo, Navegantes — Floresta — o Pôrto, isto é, tóda a zona industrial e comercial; os prejuízos que sofreu o comércio foram estimados em 43 milhões de cruzeiros; se acrescentarmos a isso os prejuízos mobiliários e os causados às instalações particulares é a mais de 300 milhões que se eleva o seu total; 70.000 pessoas residentes nas zonas baixas do Gravataí e 10.000 nas do Riacho foram desalojadas e sinistradas. Em consequência dessas inundações, que tinham, aliás, isolado Pôrto Alegre do resto do Estado e do Brasil, cortando-lhe as estradas e ferrovias e cobrindo-lhe o aeropôrto, foram empreendidos importantes trabalhos por uma conjugação de esforços dos órgãos da Federação, do Estado e do Município. Um verdadeiro dique parte agora do vale inferior do Gravataí e termina nos Navegantes, onde se solda aos novos cais do pôrto, em vias de acabamen-

to. A planta e a altura parecem ter sido bem calculadas, pois as recentes inundações de 1953, que causaram estragos a montante de Pôrto Alegre, foram contidas pelo dique novo.

**O saneamento das baixadas.** — O segundo problema, ligado aliás, ao precedente era assegurar o saneamento das baixadas do Gravataí, do Riacho, do Dilúvio-Sabão e do Cascata: zonas estas cuja falta de higiene era tanto mais grave por gruparem várias dezenas de milhares de habitantes de condições modestas. Êsses trabalhos foram conduzidos pela administração municipal, em uma dezena de anos e hoje estão praticamente terminados. Ao Norte, a defesa contra as ameaças de inundações pluviais é assegurada pelo estabelecimento de canais de escoamento rápido das águas de chuvas tombadas sobre as colinas que dominam o terrapleno de Navegantes-São João. Na ausência de esgotos — cuja instalação seria muito complicada — a municipalidade fez multiplicar as fossas, para evitar os perigos devidos ao escoamento livre das águas usadas. Esta zona é enfim, quase inteiramente pavimentada, o que assegura melhores condições de vida a seus habitantes, tanto assim que o “quarto distrito”, como ainda o chamam, está longe de ser deserdado em relação aos outros. A outra zona a sanear era o vale do Riacho, que era inundável e bordado de casebres na maior parte de seu percurso. Os trabalhos foram efetuados em dois turnos: aproveitando o cotovelo que forma o Riacho ao atingir a cota 5, desviaram-no por um canal artificial, revestido de pedra, de 2 km. e margeado por duas novas ruas. O antigo curso inferior foi aterrado e substituído por uma rua e praças. O último objetivo a atingir para a parte da cidade que se estende entre o promontório e Menino Deus é a regularização da Praia de Belas, e a execução de um vasto aterro atrás da futura Avenida Beira-Rio, que coroará os grandes trabalhos de saneamento e de urbanismo.

**Água, esgotos e combustível.** — Os outros problemas, por estarem ligados ao crescimento da população e à extensão rápida das zonas residenciais, são regularmente afetos às administrações municipais sucessivas e continuam, na maioria, atuais.

A alimentação em água potável, fornecida originariamente por algumas fontes públicas no centro das praças e por vendedores ambulantes, é assegurada por meio de canalizações desde 1867. Duas companhias concessionárias executaram primeiramente esse serviço público, que foi retomado pela municipalidade: em 1951, os reservatórios, com 50.000 metros cúbicos alimentam 587 km de canos, que vão ter a 49.000 imóveis. Mas 32.000 somente são dotados de contadores, o que leva ao acréscimo do consumo nos imóveis que têm uma

assinatura em conjunto. Embora todos os habitantes de Pôrto Alegre não possuam água corrente a domicílio, o consumo de 1951 elevou-se a 87.000 metros cúbicos por dia ou seja 233 litros por pessoa. Esse consumo era de 280 litros por dia e por pessoa antes da instalação dos contadores em 1939, e a Municipalidade trazê-la a 150 litros.

Tanto mais sério é este problema visto que toda a água distribuída é decantada, tratada, quimicamente purificada e deve ser puxada à bomba para os tanques de tratamento, e destes para os reservatórios. Apesar da extensão crescente das canalizações e do melhoramento das estações de recalque, o crescimento constante da cidade obriga a prefeitura a manter um serviço de distribuição de água por meio de caminhões-cisterna para os bairros desfavorecidos por sua altura ou a rapidez de seu desenvolvimento. Graças ao esforço dos poderes públicos, Pôrto Alegre desconhece o angustiante problema da água que se apresenta periodicamente a Buenos Aires ou ao Rio de Janeiro.

Mas os esgotos são ainda nitidamente insuficientes. Os primeiros foram construídos entre 1907 e 1912 (74 km). A rede foi levada a 99 km em 1922; depois, entre 1925 e 1928, foram construídos 40 km para os bairros do Menino Deus e Moinhos de Ventos. Em 1950, as redes de esgotos atingem a 168 km servindo a 22.000 imóveis (ou 31.000 lares), grupados no centro da cidade. Ora, havia em 1951 61.000 "economias" em Pôrto Alegre: apenas mais de um terço da população e menos de um sétimo da cidade são servidos pela rede de esgotos, a qual não atinge os bairros industriais, nem os novos bairros residenciais. É comparável isso ao do gás comum por sua lentidão de adaptação e seu custo elevado. Embora o primeiro gasômetro tenha sido construído em 1874, a usina atual só alimenta 3.248 consumidores — dos quais 2.972 particulares. Quer dizer que só uma família dentre vinte possui gás. Quase por toda parte ainda se cozinha à lenha. Deve-se notar, no entanto, o recente aparecimento do gás em garrafas (tipo propene).

**Energia elétrica.** — O serviço público mais facilmente executado é o da eletricidade, usada essencialmente para a iluminação doméstica e a produção industrial. Só as malocas são desprovidas de eletricidade. Havia, em 1951, 66.989 contadores instalados, dos quais 55.073, residenciais, consumindo 25.317.000 kws.

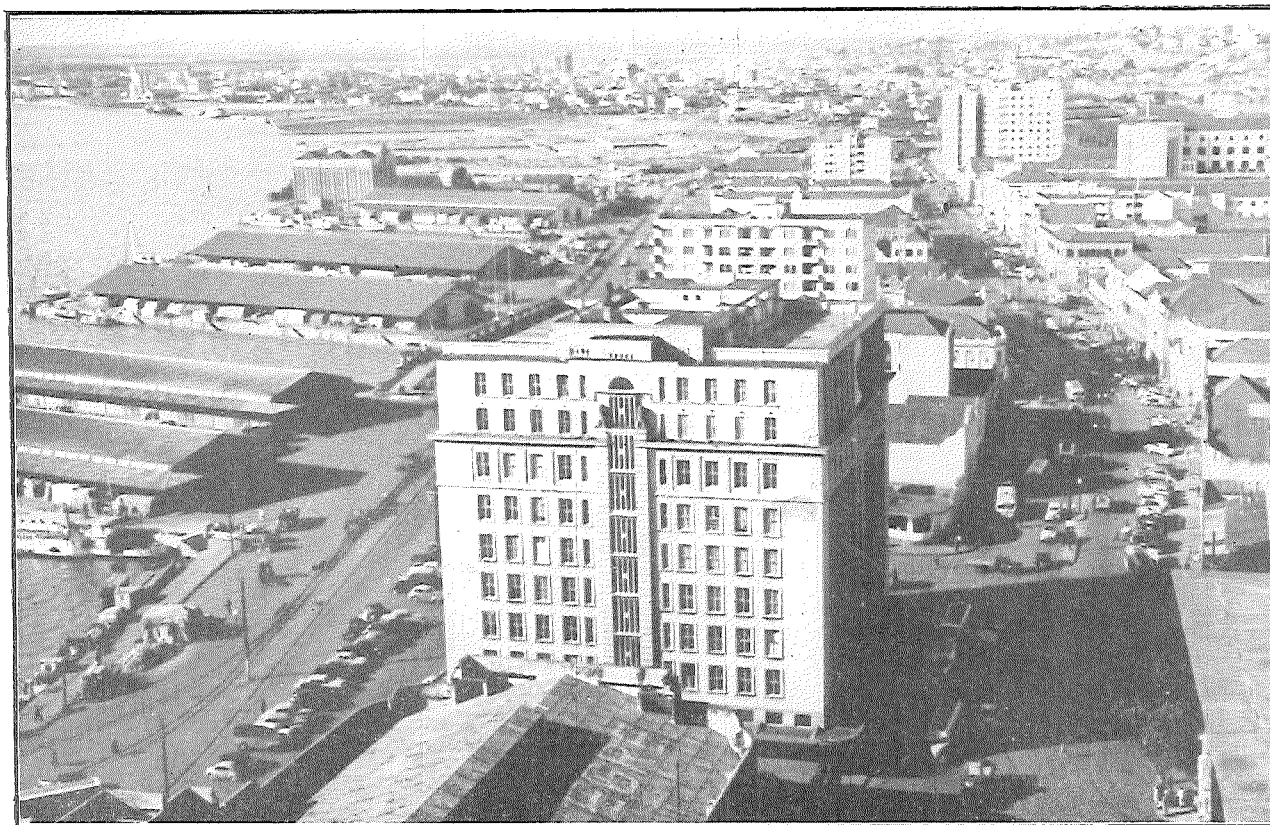
10.454 em lojas-escritórios, consumindo 24.276.000 kws.

986 em fábricas consumindo 25.386.00 kwhs.

566 em administrações, consumindo 9.298.000 kwhs.

O desenvolvimento rápido das duas principais fontes de consumo, a iluminação doméstica e a indústria, provoca aqui também uma



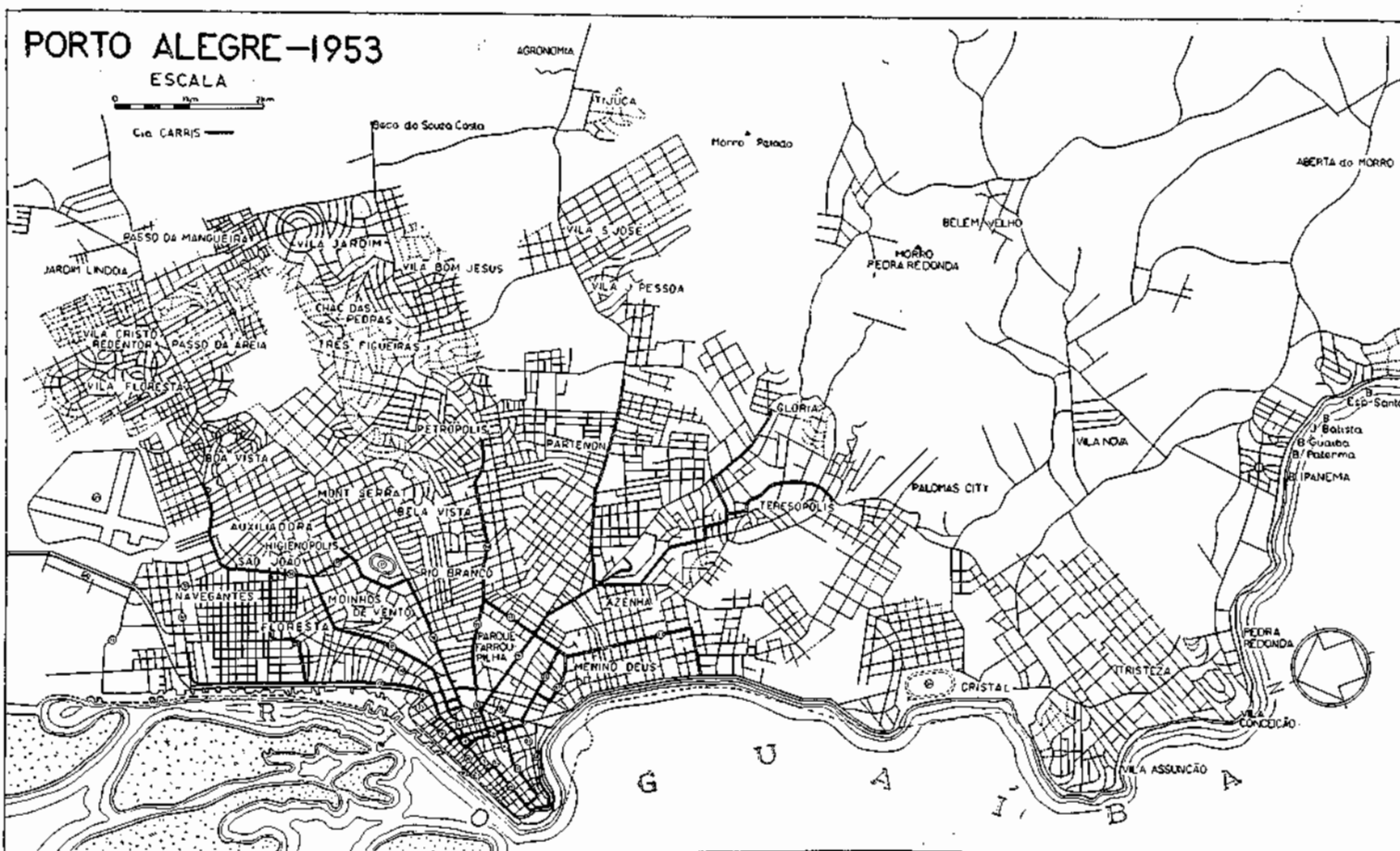


#### 4. O PALÁCIO DO COMÉRCIO E O PORTO DA GRANDE CIDADE

Em raras cidades do Brasil as edificações portuárias foram tão bem harmonizadas com o conjunto urbanístico da cidade como em Porto Alegre. Ganhando espaços sucessivamente ao rio, a cidade conquistou alguns espaços planos para os lados do porto, estendendo avenidas e largas praças, que desafogaram sensivelmente o tráfego intenso do centro da cidade. (Foto Ab'Sáber, 1954).

insuficiência periódica da energia elétrica, e impõe cortes ocasionais. Para suprir as necessidades novas, a Municipalidade construiu uma usina de emergência, de 6.000 kwhs. mas parece que o problema será resolvido a não ser pela liquidação do sistema atual de fornecimento e de distribuição (assegurados por uma companhia concessionária) e pela ligação de Porto Alegre à rede elétrica do Estado, o qual procede atualmente à construção e equipamento de um conjunto de barragens hidro-elétricas e de centrais térmicas sobre a bôca das minas, e de que se pode esperar que responderá às necessidades cada vez maiores de uma economia em pleno desenvolvimento. Ainda aqui, para ser justo, cumpre reconhecer que a "fome" de eletricidade é muito menos grave em Porto Alegre do que no Rio de Janeiro ou em São Paulo, o que é de toda vantagem e honra de Metrópole meridional.

**Abastecimento alimentar.** — Da mesma forma, foi assaz bem resolvido o problema do abastecimento da população porto-alegrense. No que concerne à carne, alimento considerado como essencial, e de que no entanto são apenas consumidas 220 grs. por indivíduo e por dia, a proporção é muito desigual entre a carne de boi e as outras: de 28.158 toneladas consumidas em 1951, havia 27.806 toneladas de carne de boi, 261 de porco e 91 de carneiro. Porto Alegre é abastecida de carne verde pelos matadouros de Guaíba, de Canoas e os da própria cidade. Acrescente-se a carne frigorificada, vinda da zona da criação e das grandes fábricas de conservas, armazenada em Porto Alegre, no entreposto frigorífico construído em 1935. O mercado de peixe é muito reduzido: em 1951, as pescarias de rio forneceram 460 toneladas, às quais cumpre acrescentar as remessas de peixe do mar proveniente de Tramandaí e do Rio Grande. O leite é fornecido, desde 1937, por intermédio de um entreposto, que lhe assegura a pasteurização e a distribuição pela cidade. É também lá que se fabrica a melhor manteiga. O consumo é, em média de 50.000 litros por dia: proporcionado outrora por várias centenas de leiteiros de arrabalde, exige hoje um serviço de coleta que irradia até 50 e 100 km em torno da cidade alimentando-se nas colônias alemãs (cinta leiteira de Novo Hamburgo-Dois Irmãos-Gramado), de onde o leite é transportado por caminhões ou auto-linhas rápidos. Não é menos sintomático que Porto Alegre seja abastecida de manteiga por fábricas instaladas em Tupanciretã e, até mesmo, em Santa Rosa, isto é, no Planalto Setentrional, a 400 e 500 km. O abastecimento de aves, legumes e frutos se faz sobretudo pelo mercado central, onde se aprovisionam os vendedores de todo o ano que sulcam todos os bairros com suas pequenas carroças. Graças às colônias vizinhas, graças às pequenas granjas dos arredores, mantidas



A CIDADE DE PORTO ALEGRE EM NOSSOS DIAS  
 (Mapa extraído do "Boletim do D.A.E.R.", março-junho de 1954)

sobretudo por descendentes de italianos, Pôrto Alegre recebe em abundância todos os legumes de origem local ou européia, e todos os frutos tropicais ou temperados. O comércio de gêneros alimentícios é ainda o mais importante: grupava em 1950 54% dos estabelecimentos de varejo, e sua cifra de negócios representava 27% do total das transações. Assinalemos que, para 1466 lojas, havia 1499 proprietários e sócios, e 1.442 empregados. Não há, pois, em média mais que duas pessoas para cada estabelecimento de gêneros alimentícios, o que bem significa a modéstia desses estabelecimentos, muita vez mantidos, como no resto do Brasil, por portugueses ou seus descendentes diretos.

**Os transportes.** — O problema atualmente mais importante para a população do “Grande Pôrto Alegre”, é o dos meios de transporte, sobretudo dos meios coletivos, que permitam ir dos bairros de residência para os do trabalho ou para o Centro.

O primeiro veículo foi o bonde, a partir de 1873. Primeiramente de tração animal, só conheceu uma fortuna incerta e não interessava em 1900 mais que 9.200 passageiros por dia, ou seja 1/8 da população. Adquiriu uma grande importância social a partir de 1906-1908, com a tração elétrica. A linha do Menino Deus acrescentou-se, em 1908, as de Teresópolis, Glória, Partenon, depois as de Independência, Cristóvão Colombo, Navegantes, São João, sem contar as que servem à cidade antiga. Já vimos o papel importantíssimo representado por essas linhas no desenvolvimento da cidade; a extensão dos bairros residenciais e crescimento igualmente rápido da população entre 1900 e 1916 estão ligados aos serviços prestados pelo bonde, que transportava, em 1930, 75.000 passageiros por dia (ou um terço da população) e, em 1950, 256.000 (ou dois terços da população da cidade). A rede compreende 82 km. simples, sobre os quais circulam 144 bondes, servindo 12 linhas, das quais as mais frequentadas são Floresta (18%), Petrópolis (11,8%), Partenon (10%), Gasômetro (9,8%), Independência (9,8%), República (9,8%). Pode-se observar que, apesar da existência antiga das linhas Voluntários da Pátria e São João, a população operária viaja relativamente pouco de bonde. Essas linhas só alcançam o oitavo a nono lugares, em doze, com cerca de dez por cento do número total dos passageiros transportados. Com efeito, apesar do preço das passagens ter permanecido bastante baixo, o bonde está em vias de perder o favor do público, que prefere outros meios de transporte coletivo (utilizado diariamente por 57% da população); em 1951, apenas transportou 65,5% dos viajantes que tomaram um veículo coletivo no interior da cidade, sem contar os que viajam por via férrea entre Pôrto Alegre e Canoas (10 milhões por ano).

Coisa não menos notável é que, em 1951, houve 396.000 viajantes por dia; isto é, os próprios algarismos da população total da cidade. Entre eles, 256.000 tomaram o bonde e 140.000 os outros veículos. Enquanto o bonde serve principalmente os bairros antigos, de população estacionária ou em declínio relativamente aos outros bairros, os ônibus servem desde o fim da guerra as zonas residenciais modernas; as do setor "Norte" fornecem, por exemplo, 42% dos viajantes de ônibus, ao passo que os bairros antigos "Sul" fornecem no entanto 35% do tráfego de bonde e apenas 12% do tráfego de ônibus. Cumpriria acrescentar, para ser completo, o transporte por taxis ou camionetas coletivos, e os 8.800 automóveis particulares, que servem sobretudo os bairros aristocráticos e as praias. Se não há mais que um automóvel para 43 habitantes da cidade, a mudança da circulação, ligada ao deslocamento do centro de gravidade da população, levanta o problema do congestionamento do centro da cidade por todos os veículos em estacionamento ou em movimento. Apesar da abertura das avenidas Borges de Medeiros, 10 de Novembro e Farrapos, para assegurar o escoamento rápido da circulação automóvel, as ruas estreitas do Centro estão atulhadas, sobretudo nas horas de saída de emprêgos. Os remédios são empíricos ou brutais (proibição de estacionar, proibição de circular no centro aos veículos de tração animal e aos caminhões durante o dia, o que arrasta o protesto dos condutores, dos "chauffeurs" e dos comerciantes). O problema não é, todavia, insolúvel; de imediato, em todo caso depende menos de conquistas de urbanismo, as quais não se imagina bem como poderiam realizar-se, do que de uma utilização das ruas e das praças existentes, tanto para a circulação como para o estacionamento. Os homens de negócio devem renunciar cada vez mais a não desembarcar de seus carros senão à porta de seus escritórios; tendo encontrado uma praça livre, eles preferirão deixar ali o seu carro durante toda a tarde e afetuar seus deslocamentos no interior do Centro, seja a pé ou de taxi. Mas o problema mais importante, que se apresenta a Pôrto Alegre, tanto em matéria de urbanismo como de circulação, é prever o que vai resultar da construção já anunciada, de uma ponte, ou de um conjunto de pontes, que atravessará o Guaíba a montante do pôrto de Pôrto Alegre, que deixará de ser uma cidade unicamente da margem esquerda do Guaíba, e cuja circulação será multiplicada pela facilidade de acesso aos terrenos prometidos à urbanização e pelo tráfego com as cidade situadas a Oeste. O projeto estabelecido prevê quatro pontes que reúnem as ilhas do Guaíba umas à outras, o aterramento dessas ilhas, e uma extensão urbana que apresentará, naturalmente, novos problemas.

Dentre os meios de comunicação, Pôrto Alegre contou o telefone desde 1908; com instalações das mais modernas da época, telefone manual com bateria central sem magneto nos aparelhos; desde 1922 funcionava o telefone automático, cujo número de centrais se eleva, em 1950, a 8, e cujo número de assinantes passou de 2.388 em 1922 a 20.109 em 1950. O telefone presta serviços tanto mais práticos porque as assinaturas comportam uma vantagem; para os particulares, tôdas as comunicações urbanas são gratuitas. A par das agências nacionais de "Correios e Telégrafos", funcionam emprézas particulares de telegrafia por cabos marítimos ou pelo rádio, e agências de radiotelefonía. A cidade está, pois, reunida ao resto do país e do mundo por meio de transmissões fáceis e variadas.

#### IV. CONCLUSÃO

Sua evolução, indo da cabana ao arranha-céu, da barca ao transatlântico, da oficina artesanal à usina ultramoderna, resume em seis ou sete gerações a história da humanidade: partindo da tomada de posse de um solo virgem, chega ela à constituição dêste organismo complexo — a grande cidade, fenômeno geográfico no fim de contas anormal, ou pelo menos excepcional.

O visitante não pode deixar de sentir-se impressionado com o espírito de empreendimento que anima os habitantes de Pôrto Alegre, por sua atividade criadora. A própria exuberância com que são fundadas as fábricas, abertas as lojas, contruidos os grandes imóveis, revela um sólido otimismo e uma tal confiança em si, que Pôrto Alegre, velha capital do Rio Grande do Sul tornada a Metrópole do Brasil Meridional, é verdadeiramente um cheque em branco sacado contra o futuro.