



## Avenida Ipiranga: Processo Evolutivo ao Longo do Século XX

Acad. Júlia Schiedeck Nunes, Ana Rosa Sulzbach Cé (orientadora)

*Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, PUCRS*

### **Resumo**

Esta pesquisa tem como finalidade realizar um levantamento histórico sobre as transformações sofridas ao longo dos últimos cem anos pelo Arroio Dilúvio. A retificação do Riacho, como era conhecido, mudou profundamente o mapa de Porto Alegre, onde o arroio sempre aparecera desaguando no sul da península, e também trouxe consigo a Avenida Ipiranga, uma nova e importantíssima radial para a cidade. Esse estudo irá servir como base para um melhor entendimento das transformações que fizeram com que essa indispensável via urbana tenha sua atual forma físico-espacial.

### **Introdução**

A Avenida Ipiranga estabelece uma integração notável entre diversos bairros de Porto Alegre e vem concretizando-se como um corredor de serviços e comércio, crescendo de forma fragmentada e irregular, sofrendo uma acentuada transformação urbana desde a implantação dos planos diretores. A avenida desempenha um importante papel para a cidade, ligando-a de um extremo ao outro. Sua construção, junto com a retificação do Arroio Dilúvio durou 20 anos e implicou no desvio do leito, 204 desapropriações, a eliminação da Rua 28 de setembro e a movimentação de 160 mil m<sup>3</sup> de terra (Figura 1).

Pesquisar e conhecer essas significativas transformações ocorridas neste patrimônio da cidade permite identificar potencialidades de futuras transformações através de uma base de informações históricas.

## **Metodologia**

O estudo foi realizado através de dados encontrados em livros, periódicos e em dados de órgãos públicos. Publicações, atas, registros gráficos, cartografia e documentos em geral foram analisados.

## **Resultados**

O Arroio Dilúvio assim era chamado desde a sua nascente na zona leste de Porto Alegre, a represa da Lomba do Sabão, até onde corria na mesma direção à Av. Bento Gonçalves, antiga estrada do Mato Grosso. Então, seguia chamando-se de arroio da Azenha até a confluência com o arroio Cascata, lugar conhecido como Ilhota. A partir deste ponto, recebia o nome de Riacho, ou Riachinho. Caracterizado por um traçado de curvas muito fechadas, percorria cerca de 4 quilômetros em seu trajeto pela cidade.

Por volta do ano de 1740, quando ainda cercado por farta vegetação, e de águas límpidas, desenvolveu-se em sua foz um pequeno povoado de índios e pescadores. Acompanhando acanhadamente o desenvolvimento da região, o Riacho testemunhou fatos históricos da cidade, como a chegada dos açorianos, que ali se estabeleceram, devido à guerra jesuítica que os impedia de seguirem até às Missões para onde estavam sendo enviados. O Riacho também presenciou a chegada dos alemães e italianos, e até mesmo a primeira batalha da Revolução Farroupilha, travada na ponte da Azenha.

Porto Alegre foi crescendo como as cidades tradicionais brasileiras em sua fase colonial, a cidade acrópole. A Rua Duque de Caxias era o divisor de território desta cidade, ponto mais alto da península que avançava sobre o Guaíba. O lado sul, que abrigava o Riacho, região com uma densidade de ocupação muito baixa, acolhia uma população de excluídos da sociedade, devido ao afastamento da mesma por causa da exposição do local ao forte vento minuano.

O desenvolvimento do comércio, do porto e da indústria exigia a ampliação da margem norte da cidade, onde havia as melhores condições de navegabilidade, tanto quanto à proteção dos ventos quanto à profundidade. Em meados do séc. XIX os aterros e os diversos trapiches ali foram sendo construídos, em 1921 o atual porto foi inaugurado. A partir do ano 1940, a margem sul também começou a sofrer aterros.

O primeiro distrito foi sendo tomado por uma alta densidade populacional, os bairros cresciam e com eles os problemas de infra-estrutura e saneamento. Proclamada a República

em 1822, esses problemas tornaram-se foco do governo, já que, de orientação positivista, encontrava o progresso como objetivo, e enxergava o urbanismo como base para isso.

Foi, então, que o primeiro intendente republicano de Porto Alegre, Alfredo Augusto Azevedo, criou a Secretaria da Intendência, onde, dentro de suas sete seções, estava a seção de Engenharia. Em 1896 o vice-intendente, Luiz Faria dos Santos, transforma em Diretoria de Obras, a antiga seção de Engenharia.

Dando continuidade à essa política, José Montaury solicita a elaboração do Plano Geral de Melhoramentos, primeiro plano urbanístico da cidade, à Comissão de Melhoramentos e Embelezamentos de Porto Alegre, que ele instalou no dia 20 de junho de 1912. No Relatório e Projeto de Orçamentos para 1914, que Montaury apresenta ao Conselho Municipal em 1913, já cita o projeto de retificação e canalização do Riachinho.

O Arroio Dilúvio realmente fazia juz ao seu nome. Sofria dois tipos de enchentes: própria, provocada pela queda pluvial, e outra produzida pelo Guaíba, que represa suas águas, e podendo ainda as duas acontecer ao mesmo tempo (Figura 2). Com população pauperizada, não servindo por esgoto e com áreas marginais insalubres, foco de doenças infecciosas, o Riacho representava uma grande barreira ao desenvolvimento de suas zonas limítrofes.

Desde 1839 projetos de canalização da várzea tentavam resolver esse problema, porém, quatro são conhecidos: os projetos Maciel (1914), Schneider (1925), Medáglio (1930) e Ari de Abreu Lima (1935). Dois tipos de propostas eram feitas, uma manteria o curso original do Riacho (Figura 3), e outra não levaria em consideração o seu leito. Mas somente em 1939, com Loureiro da Silva na presidência do município, que as obras de retificação e canalização do Arroio Dilúvio foram iniciadas.

Para a realização da obra, foi escolhida a opção em que o leito do arroio era desconsiderado, devido ao seu traçado mais racional que resultava em menor extensão, maior declive e, por tanto, maior capacidade de vazão e menores secções, gerando maior economia. No projeto, 70 metros de largura eram previstos. Desses, 50 metros destinavam-se ao espaço útil em suas margens, onde seriam construídas sobre dois diques de pedra, com chapas de tráfego para veículos e passeios para pedestres, duas avenidas laterais. Os outros 20 centrais metros eram reservados para o leito do arroio.

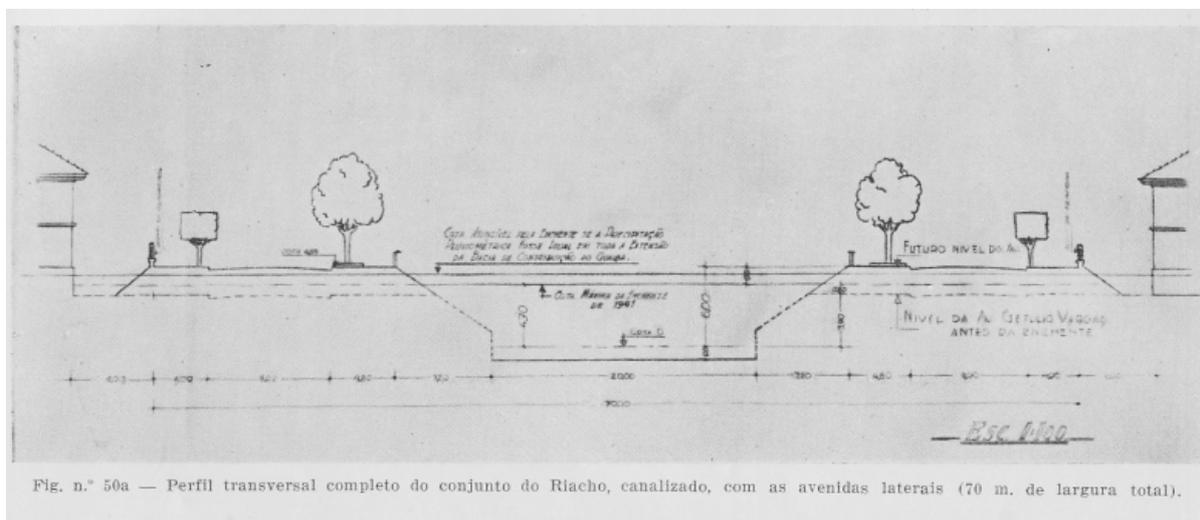
Vinte anos foram necessários para total canalização e retificação do arroio mais a construção dos dois lados da Avenida Ipiranga. Quatro anos para o desvio do leito e construção das pontes. Para a realização das obras 160 mil m<sup>3</sup> de terra foram removidos, a rua 28 d setembro foi eliminada e 204 desapropriações imobiliárias foram feitas (Figura 4).

A Avenida Ipiranga tornou-se uma nova e importantíssima radial, segue por 11 km ao longo do arroio, faz a conexão de dezenas de bairros, quase equivalendo-se à uma perimetral. Com sua construção toda área tornou-se valorizada, acolhendo inúmeros investidores e grande região que o riacho acolhe teve como resultado o progresso (Figura 5).

A construção da Ipiranga e retificação do Arroio, a exemplo de Franco, é considerada por muitos um importantíssimo trabalho de recuperação urbanística e também a obra do século para a cidade.



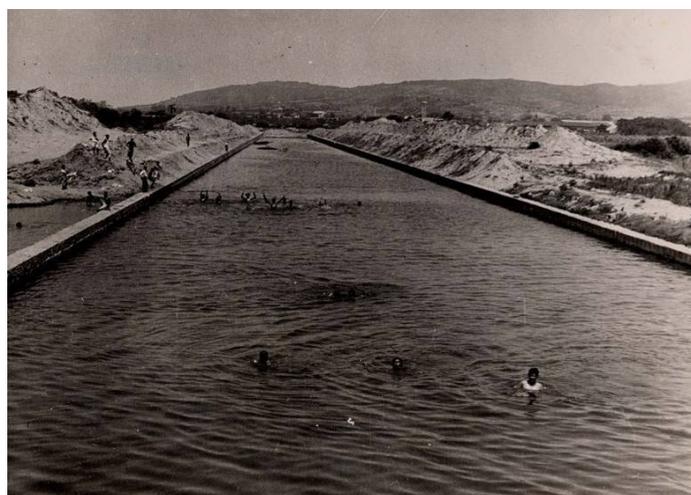
**Figura 1:** Planta de Situação do Projeto de Retificação do Arroio Dilúvio.  
Fonte: Departamento de Esgotos Pluviais, PMPA (1949)



**Figura 2:** Perfil transversal com cota máxima da enchente de 1941  
Fonte: Um Plano de Urbanização. Porto Alegre. (1943).



**Figura 3:** Arroio Dilúvio, percurso original sob a Ponte de Pedra.  
 Fonte: foto 410f - Acervo do Museu Joaquim Felizardo / Fototeca Sioma Breitman PMPA



**Figura 4:** Arroio Dilúvio “balneável”  
 Fonte: foto 508f - Acervo do Museu Joaquim Felizardo / Fototeca Sioma Breitman PMPA



**Figura 4:** Arroio Dilúvio durante as obras de canalização. Ao fundo, a ponte da Avenida João Pessoa e à esquerda o Palácio da Polícia.  
 Fonte: foto 502f - Acervo do Museu Joaquim Felizardo / Fototeca Sioma Breitman PMPA

## **Conclusão**

Verifica-se ao longo do século XX uma transformação na qual a cidade deixa para trás os seus mais característicos traços dos tempos coloniais e inicia seu processo de modernização mais significativo em direção a atual forma de ocupação do espaço urbano. A Avenida Ipiranga mantém partes significativas desta transformação, permitindo a identificação de características da época em que foi implantada.

As questões históricas, morfológicas e espaciais, permitem identificar a transformação do espaço urbano, atentando à qualidade físico-espacial; à situação do meio ambiente natural e suas relações de ocupação territorial.

## **Referências**

SOUZA, C. F., **Plano Geral de Melhoramentos de Porto Alegre: O Plano que orientou a modernização da cidade**. Porto Alegre, Armazém Digital, 2008.

SILVA, L. **Um Plano de Urbanização**. Porto Alegre, Of. Gráfica da Livraria do Globo – Barcellos, Bertaso e Cia, 1943.

CÉ, A. R. S. **Arroio Dilúvio e paisagem urbana**. Arquitetura e Urbanismo: posturas, tendências e reflexões., Porto Alegre, Vol. 1 (2006), pp. 13-33.

CÉ, A. R. S. **A Forma da Cidade e o Planejamento Urbano de Porto Alegre**. Arquitetura e Urbanismo: posturas, tendências e reflexões., Porto Alegre, Vol. 2 (2008), pp 71 – 82.

MACIEL, J. M., **Melhoramentos de Porto Alegre**, Revista EGATEA. Vol. 1, N3 (nov/dez. de 1914), pp. 124-128.

PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. **Plano Diretor de Porto Alegre**. Edição da Prefeitura Municipal de Porto Alegre. 1964.

PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. **Primeiro Plano de Desenvolvimento Urbano – 1º PDDU**. Porto Alegre: Corag. 1979