

# Boletim Gaúcho de Geografia

<http://seer.ufrgs.br/bgg>

---

## GUIA DE PERCURSO URBANO

*Adriana Gelpi, Neiva Otero Schäffer*  
*Boletim Gaúcho de Geografia, 17: 45-63, out., 1989.*

Versão online disponível em:  
<http://seer.ufrgs.br/bgg/article/view/38005/24486>

---

Publicado por

**Associação dos Geógrafos Brasileiros**

---



Portal de Periódicos  
**UFRGS**

UNIVERSIDADE FEDERAL  
DO RIO GRANDE DO SUL

---

## Informações Adicionais

**Email:** [portoalegre@agb.org.br](mailto:portoalegre@agb.org.br)

**Políticas:** <http://seer.ufrgs.br/bgg/about/editorialPolicies#openAccessPolicy>

**Submissão:** <http://seer.ufrgs.br/bgg/about/submissions#onlineSubmissions>

**Diretrizes:** <http://seer.ufrgs.br/bgg/about/submissions#authorGuidelines>

---

Data de publicação - out., 1989

Associação Brasileira de Geógrafos, Seção Porto Alegre, Porto Alegre, RS, Brasil

## GUIA DE PERCURSO URBANO\*

Adriana Gelpi<sup>(1)</sup>

Neiva Otero Schäffer<sup>(2)</sup>

A necessidade de selecionar um trecho da malha urbana para a elaboração de uma análise descritiva de suas características formais e funcionais nos levou a refletir sobre o significado pedagógico da organização de um guia de percurso.

Se identificamos uma relevância especial na possibilidade de resgate do passado da área, permitindo a compreensão de sua organização e funcionalidade atual, um guia de percurso auxilia, ainda, no reconhecimento das transformações que desencadearam-se no local, acompanhando as mudanças vivenciadas pela sociedade e sua inserção num espaço mais amplo. Serve também para destacar determinados monumentos e prédios singulares que, seja pela construção, seja pelo papel que desempenharam, representam hoje um patrimônio da comunidade.

Um guia de percurso tem sido visto, geralmente, como material auxiliar ao visitante (e mesmo ao morador!) que pode, com ele, acompanhar um dado trajeto munido de informações que lhe permitem-

---

\* A redação do presente texto foi motivada por trabalho realizado sob a orientação dos arquitetos Célia Ferraz de Souza e Gilberto Cabral, responsáveis pela disciplina Evolução Urbana, que compõe o currículo do mestrado em Planejamento Urbano e Regional da Faculdade de Arquitetura da UFRGS.

(1) Arquiteta

(2) Professora de Geografia

um razoável conhecimento do local e uma avaliação das formas construídas que visualiza. No entanto, este mesmo roteiro pode transformar-se em excepcional recurso de apoio aos professores que, atuando nos mais diferentes níveis de ensino, trabalham com a cidade para atingir objetivos específicos de aprendizagem. Para Ribeiro (1980, 116), estes guias de percurso resultam em "sugestões de caminhada a serem feitas, por exemplo, com classes de escolas primárias, no sentido de desde cedo apreenderem a cidade como um fenômeno sócio-cultural, mas também imagético". Assim, a observação, o registro das informações e a busca de fontes que expliquem a conformação e a funcionalidade espacial podem sensibilizar o aluno para as formas que o cercam cotidianamente e para os eventos que a elas estão referidos.

O desenvolvimento de uma proposta de construção de um guia de percurso implica na escolha prévia de alguns critérios para a delimitação do trecho a ser percorrido. Entre os critérios que podem ser usados estão a centralidade da área, o caráter histórico, as características físicas do trecho, a concentração de funções, entre outros. É esta definição de critérios que dará ao percurso um especial significado didático.

A partir da elaboração de um guia de percurso de um trecho da área central de Porto Alegre - cujo detalhamento colocamos neste texto sob a forma de Anexo, visto que acreditamos ser de interesse apenas para professores que trabalhem com a capital - selecionamos a metodologia, a definição do percurso e sua caracterização geral.

Estes elementos, por seu caráter geral, podem servir de subsídio aos professores que atuam em diferentes centros urbanos.

## Metodologia

Frente à proposta curricular de elaboração de um guia de percurso através do qual seria analisada a evolução urbana de um trecho da cidade e face à total liberdade de encaminhamento, nos im-pomos como ponto de partida dois critérios: que o trajeto pudesse ser percorrido a pé em tempo não superior a três horas e que os elementos deste percurso pudessem ser integrados através de um de-nominador comum.

O primeiro passo foi a escolha de uma área da cidade para um prévio contato geral e aproximação do trajeto definitivo. Escolhida a área central de Porto Alegre por sua multiplicidade de for-mas e funções, o que possibilitaria a organização de um guia rico em sugestões, sobretudo de caráter histórico-geográfico, verificou-se a necessidade de um conhecimento geral sobre o processo de po-voamento do Estado e o papel desempenhado pela cidade, haja visto que esta área central expressa, de várias formas, este papel.

A realização deste estudo preliminar foi importante para definir um denominador comum entre as múltiplas possibilidades a-presentadas pelo centro da cidade. Tomamos como elemento integrador os acessos principais a Porto Alegre que, ao longo do tempo, foram deslocando-se do atual trecho compreendido pela área militar, Alfân-dega, até a rodoviária. Estabelecida esta temática básica foi, en-tao, definido o trajeto e dado o encaminhamento da análise, que in-cluiu a observação e a descrição das ruas percorridas e da morfolo-gia urbana, o destaque a determinados elementos singulares e a i-dentificação de formas espaciais que expressam funções correlatas à de acessibilidade e transporte. Assim, a linha condutora não foi neste percurso a forma, mas uma função específica: acesso e trans-po

porte e seus efeitos na organização do espaço urbano ao longo de um período de tempo.

A partir desta etapa foram desenvolvidos os seguintes procedimentos:

- traçado do trajeto em mapa atual;
- superposição deste mapa a mapas de diferentes datas (início do século XX, meados do século XIX e final do XVIII) para verificar a transformação do traçado das ruas e do próprio sítio original, visto que boa parte do trajeto correspondia ao leito e margens do Guaíba, posteriormente aterrados; e
- trabalho de campo realizado em três momentos. No primeiro foi feito uma apreciação geral, registro de observações via consultas a fontes diversas (bibliografia específica, cadastros, jornais) e via entrevistas. Uma segunda saída permitiu fotografar ângulos específicos para a organização de mural previsto como atividade finalizadora da disciplina. A terceira e última caminhada visou confirmar ou corrigir as anotações e conclusões já elaboradas.

A organização gráfica dos mapas, fotos e textos-resumos do trabalho desenvolvido, configurando um guia de percurso para exposição mural, e uma comunicação aos demais grupos encerrou o trabalho.

#### A definição do percurso

Após os primeiros procedimentos: contato com a área central; revisão histórica do processo de ocupação e formação de Porto Alegre; definição do elemento integrador; ficou estabelecido o percurso que seria analisado e sobre o qual seria elaborado um guia

ou roteiro.

Este percurso incluiu o espaço formado pelas seguintes vias: Andradas do cruzamento com a Gal. Canabarro (ponto principal de a cesso, via navegação, em meados do século XVIII) à Praça Senador Flo rêncio (Alfândega), Av. Sepúlveda até o portão do porto, Mauá até Cassiano Nascimento, Sete de Setembro, Borges de Medeiros, Júlio de Castilhos, Praça Parobé e Rua Voluntários da Pátria, até alcançarmos espaços reservados às estações terminais das modalidades de trans - porte por terra: a ferrovia e a rodovia, que marcaram, historicamen te, do final do século XIX e início deste aos dias atuais, a trans formação espacial do acesso a Porto Alegre. O trajeto completou-se com a Rua Garibaldi em direção à rodoviária. Estendeu-se, portanto, do antigo Largo do Arsenal ao Largo Vespasiano Veppo (Largo da Rodo viária).

A sobreposição de um mapa que mostre o perímetro atual do centro de Porto Alegre ( e o trajeto definido) a um outro que expo - nha os contornos do sítio original indica quanto do espaço central foi tomado do leito do Guaíba. É esta proximidade da água que nor - teará as funções iniciais (defesa, comércio, administração), gerado ras da multiplicidade de usos atuais.

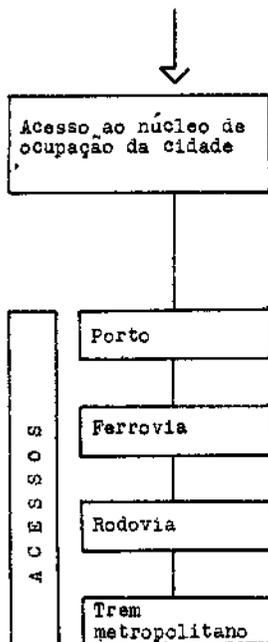
Deste modo, uma íntima relação com as águas do Guaíba defi niu a função primeira e a polifuncionalidade atual, conforme está sin - tetizado no quadro da página seguinte.

#### Caracterização geral do percurso

O percurso escolhido teve, então, como característica fun - damental o fato de sediar, ao longo do tempo, os principais acessos à cidade: por água, através dos trapiches do início da ocupação ao

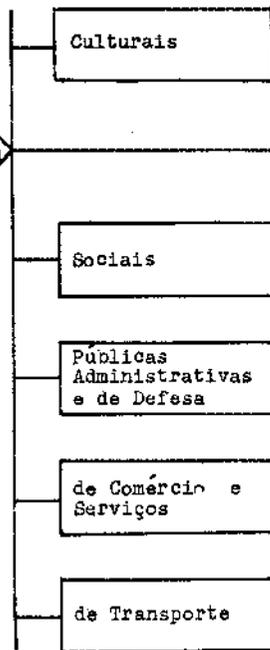
## EVOLUÇÃO FUNCIONAL NA ÁREA PERCORRIDA

### ELEMENTO INTEGRADOR



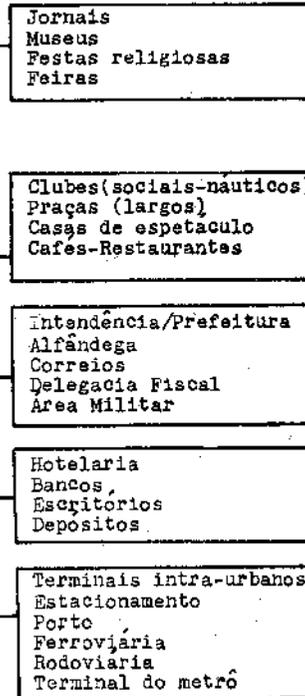
promoveu o desenvolvimento de atividades

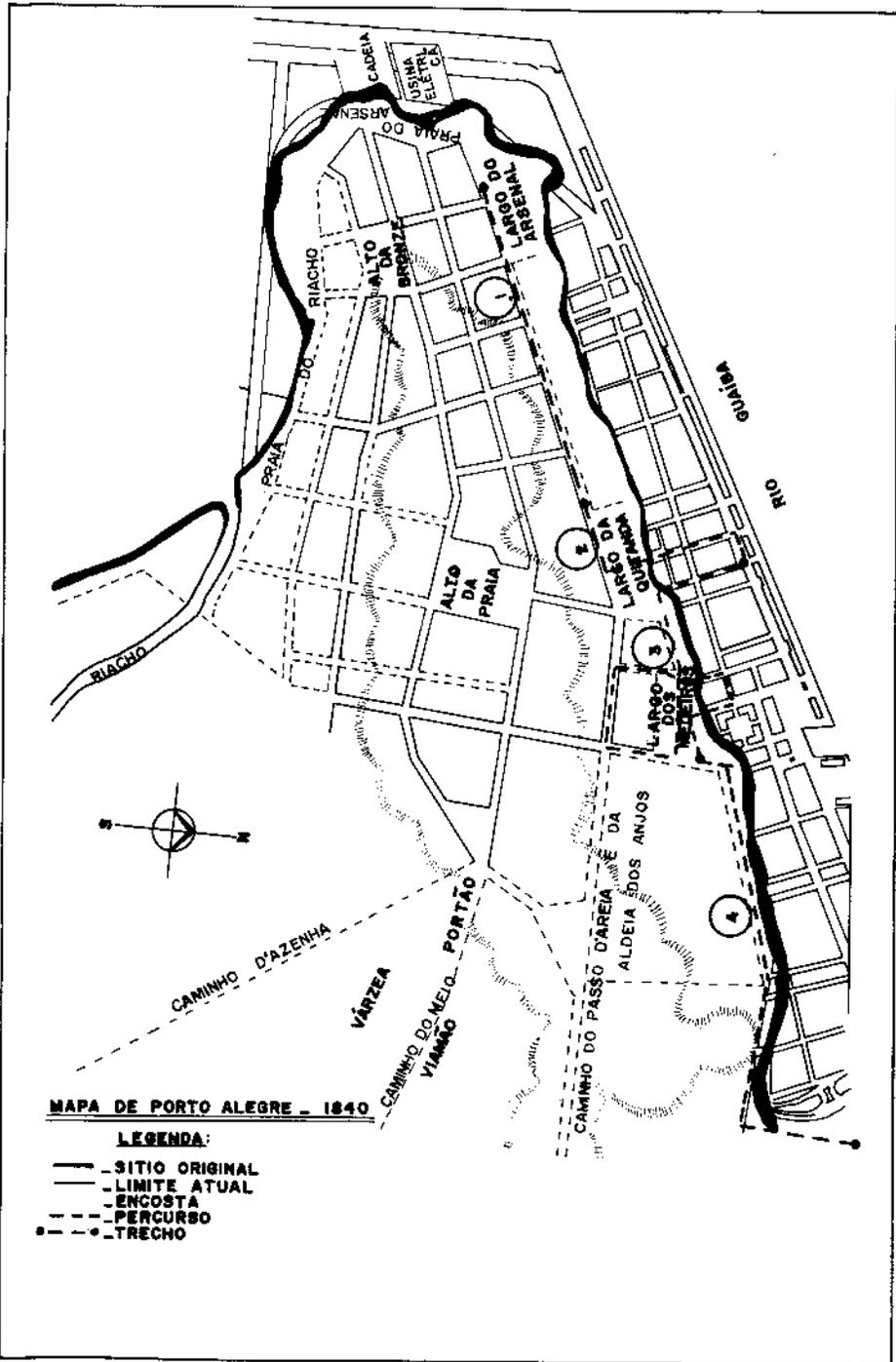
### ATIVIDADES



através de determinados equipamentos

### EQUIPAMENTOS





porto nos dias atuais, e por terra, indicado pela presença da estação ferroviária, de 1874 a 1967, da estação rodoviária e da estação central (Estação Mercado) do trem metropolitano no momento presente. Esta área tem seu caráter centralizador/distribuidor do sistema de transportes reforçado quando é analisada a circulação intra-urbana: do uso de cavalos, carroças, tálburis e bondes, de tempos passados, aos carros particulares, táxis, lotações e ônibus que movimentam as ruas centrais nesta década.

O percurso total - do Largo do Arsenal ao Largo Vespasiano Veppo - foi dividido, para um melhor detalhamento, em quatro trechos, demarcados respectivamente por alguns elementos singulares.

O primeiro trecho - da Praça do Arsenal ( atual Brigadeiro Sampaio) pela Rua dos Andradas até a esquina da Rua Caldas Júnior - é dominado pela área militar. Neste trecho inicial do percurso estavam estabelecidas desde o final do século XVIII, as instalações militares do vilarejo. Casas toscas margeavam o Guaíba. Era o local de acesso ao vilarejo. Em meados do século XIX a área militar já estava ampliada e melhor equipada. Um movimento expressivo agitava o largo e a praia. Nem o acesso à cidade, nem aquele movimento maior se verificam hoje, transferidos que foram, desde o século passado, em direção à Alfândega. A Igreja das Dores, em construção no século passado, marcava a presença do clero no trecho, enquanto o pelourinho e a forca, hoje inexistentes, indicavam o poder político e a justiça. Na rua da Praia diversas casas comerciais de pequeno porte dinamizavam o logradouro que sediará, já no século XX, atividades múltiplas e forte movimento.

O segundo trecho, que inclui a Praça Senador Florêncio (Alfândega) e seu entorno até o portão do porto é marcado pela praça. O caráter dinâmico que este antigo largo apresentava e que expressa

va a proximidade do acesso por água, promovendo um comércio ativo e, por esta via outras funções, manteve-se ao longo do tempo, ainda que a intimidade com o Guaíba tenha se perdido. As proximidades da praça abrigaram sempre prédios de maior porte e de importância para a cidade: os primeiros bancos e as agências bancárias centrais, os primeiros hotéis, clubes (inclusive náuticos), cinemas, serviços públicos e grandes casas comerciais. O mesmo caráter se verifica hoje. A praça é cercada por prédios que se destacam pelo volume e por características arquitetônicas específicas, como é o caso do conjunto formado pelos Correios e Telégrafos e pela ex-Delegacia Fiscal - (hoje MARGS). A transformação verificada nas formas construídas, no entanto, pouco alterou a funcionalidade local. Se os hotéis, os clubes e os "banhos de rio" desapareceram, as demais atividades se expandiram, sobretudo o comércio, que inclui hoje um moderno "Shopping Center".

A área correspondente ao terceiro trecho - do portão do porto até o início da Rua Voluntários da Pátria - tem como espaço de maior significado a área delimitada no século passado pela rua da Ópera (Uruguai), pelo Beco dos Ferreiros (José Montauri) e pela rua do Bragança (Mal. Floriano). Esta área formava um largo fronteiriço ao Guaíba, que se espraiava junto à atual Sete de Setembro, ao largo e à Voluntários da Pátria (então Caminho Novo), onde localizavam-se oficinas de ferreiros que atendiam aos consertos de embarcações e carroças. O movimento cotidiano do comércio de alimentos se acentuava aos sábados, quando grandes canoas carregadas de víveres garantiam o abastecimento da população. Era ali também o local do banho dos escravos. A ligação entre os três largos (dos Ferreiros, da Alfândega e do Arsenal) foi possível com a conclusão do aterro que, em 1865, permitiu a abertura da Sete de Setembro, resul

tando em intenso tráfego entre estes espaços e rápido aumento do número de prédios construídos. A abertura da Av. Borges de Medeiros em 1914, seccionou a Rua José Montauri, e os aterros sucessivos que ocorreram até a metade deste século deram a base para a conformação atual, marcada por alguns elementos notáveis. Destes, o mais recente é dado pela implantação do metrô (1985), que é hoje o principal meio de acesso a Porto Alegre para a população que reside ou trabalha no eixo norte da região metropolitana. A implantação desta via paralela ao Guaíba reforçou o isolamento do centro da cidade em relação à água, que se iniciara com a construção do "muro da Mauá".

O quarto e último trecho - Voluntários da Pátria, Garibaldi e largo Vespasiano Veppo - corresponde à sinuosa linha do Guaíba que do Largo dos Ferreiros ao Porto da Brigadeira (esq. Pinto Bandeira) foi aterrada a partir de 1811 dando lugar ao Caminho Novo. Às aprazíveis chácaras com vistas para as ilhas do delta vão impôr-se novos usos. Oficinas e depósitos, fábricas, fundições e escritórios de navegação fluvial servem-se de trapiches que os ligam diretamente com o transporte por água. As cheias frequentes e o crescimento da cidade forçam a ampliação dos aterros que darão origem a novas áreas para implantação industrial, comercial e de serviços e ao traçado de novas ruas. Tempos diferenciados de ocupação marcam a tipologia da Voluntários da Pátria neste trecho: prédios mais antigos, estreitos, e geralmente baixos (dois a três pavimentos) na calçada sobre o sítio original; prédios amplos para comércio e edifícios de maior porte na calçada mais próxima ao Guaíba. O teatro e o cinema que animavam o local no final do século XIX desapareceram, mas a função principal: o comércio, estimulado pela presença dos transportes (navegação, ferrovia e rodovia), permanecem e, numa busca de recuperação e valorização do espaço construído local, verifica-se um

esforço dos comerciantes quanto à recomposição de fachadas, calçadas e iluminação que apresentavam-se bastante deterioradas.

Seguir este percurso é acompanhar no tempo as formas de chegar a Porto Alegre: pelos trapiches do Porto de Viamão, pelo cais da Alfândega e do Porto, pelas plataformas das estações ferroviária e rodoviária. É identificar nos equipamentos as diferentes funções, que de forma mais ou menos intensa estiveram referidas a estes acessos, bem como suas transformações acompanhando as mudanças da sociedade local.

### CONSIDERAÇÕES FINAIS

A prática de elaboração de um guia de percurso urbano, devidamente adequado à realidade do aluno e do professor, pode transformar-se num excelente exercício para que objetivos traçados para o ensino de Geografia sejam desenvolvidos. Propicia, ainda, a integração com outras disciplinas curriculares.

Um guia de percurso urbano suscita uma série de questões que podem merecer posterior tratamento através de outros procedimentos pedagógicos. Neste caso, estão as indagações sobre a forma original do sítio urbano e os impactos resultantes da ocupação humana; sobre as condições que geraram a atual configuração; sobre a integração espacial dos elementos que constituem a área percorrida; sobre o conteúdo arquitetônico dos principais prédios e monumentos de percurso; sobre a permeabilidade deste espaço em relação aos espaços próximos; e, conforme proposta de Ribeiro (1980, 119) que vê como "uma das funções principais do estudo trazer à luz a contradição de classes, quanto à espacialidade dos lugares", sobre como estes conflitos podem ser entendidos. Mas é ao professor que ca

be a tarefa de estabelecer os objetivos que deseja sejam alcançados com uma determinada atividade e os procedimentos mais adequados para atingi-los.

Caso a elaboração de um guia de percurso venha a ser planejada como atividade didática é importante ter presente dois aspectos. Um diz respeito à necessidade de um conhecimento geral, prévio, sobre o processo de ocupação e desenvolvimento do núcleo urbano e de sua participação no povoamento da área onde está localizado. Outro, mais importante, refere-se à multiplicidade de atividades práticas que podem ser desenvolvidas paralelamente, como consultas bibliográficas, recurso a jornais e fotos antigas, interpretação de mapas, entrevistas com moradores e/ou estudiosos da história local, elaboração de murais, etc., e que não devem ser descuidadas para que se aproveitem ao máximo as oportunidades de estimular a curiosidade, a iniciativa e a criatividade dos alunos.

#### BIBLIOGRAFIA

- CARRION, O.B.K. Custo do consumo final da habitação- O caso da região metropolitana de Porto Alegre - SP - 1987.
- FRANCO, S.C. Porto Alegre e seu comércio - Metrópole - P. Alegre - 1983.
- \_\_\_\_\_. Porto Alegre - Guia Histórico- UFRGS - P. Alegre, 1988.
- MACEDO, F.R. de. Porto Alegre- origem e crescimento. Ed. Sulina-P. Alegre - 1968.
- \_\_\_\_\_. Porto Alegre- história e vida da cidade- UFRGS-P. Alegre - 1973.
- \_\_\_\_\_. Porto Alegre- aspectos culturais. Ed. Porto Alegre, P. Alegre, 1982.
- OLIVEIRA, C.S. A fundação de Porto Alegre- dados oficiais. Ed. Norma- P. Alegre, 1987.

- PAIVA, E.P. Expediente urbano - PMPA - Porto Alegre, 1943.
- RIBEIRO, D. Percurso Urbanos.- Debates - Faculdade de Engenharia-Angola, 1980.
- SANHUDO, A.V. Porto Alegre - Crônicas da minha cidade. Movimento - Porto Alegre, 1975.
- SOUZA, C.F. e MULLER, D.M. Porto Alegre - Análise de sua evolução urbana - Relatório de Pesquisa para a reavaliação do Plano Diretor- área 5b - Evolução Urbana - UFRGS/FAC. ARQ. , 1978.
- SPALDING, W.S. Pequena História de Porto Alegre. Ed. Sulina, Porto Alegre, 1967.
- VARELA, D. Porto Alegre - Bicentenário - PMPA - P. Alegre, 1940.

## A N E X O

A passos largos ...

... do Largo do Arsenal ao Largo Vespasiano Veppo.

Na impossibilidade de reproduzir em texto a expressão gráfica final do guia de percurso elaborado optamos por registrar, sob a forma de anexo, informações sobre alguns espaços e monumentos dos quatro trechos do trajeto geral, e que poderão ser desenvolvidos conforme os interesses ou necessidades do grupo.

### Trecho 1 - Do Largo do Arsenal à Alfândega.

Neste trecho os elementos de destaque são:

- a) Área militar - constituída pelos terrenos planos da base norte do promontório e por aterros efetuados nos séculos XIX e XX. A área militar estende-se da rua da Praia à av. Mauá, entre as ruas Gen. Portinho e Gen. Bento Martins. Foi a sede das primeiras instalações da área central, constituídas por equipamentos militares e pelas casas toscas, provisórias, dos açorianos chegados em 1752.

As instalações militares são ampliadas ao longo dos três séculos tomando a configuração atual. Ali situavam-se as funções pertinentes à atividade militar: alojamentos, depósitos e arsenais para a confecção, o conserto e a guarda de armamentos e munições. Próximo à linha d'água - à altura da atual Sete de Setembro - os trapiches recebiam as embarcações. As funções militares ainda hoje permanecem, mas o vínculo com o Guaíba foi rompido, seja pela presença da parte final do dique da Mauá, seja pelo uso do transporte rodoviário, de forma prioritária, para o deslocamento das tropas.

- b) Largo do Arsenal - a Praça Brigadeiro Sampaio ocupa área de antigo terreno baixo e lodoso que, após sediar o primeiro cemitério de Porto Alegre (1752/53), passa para o controle militar (para o arsenal). Recebe uma bica e uma caixa d'água, aumentando a circulação de populares. Em 1865 recebe a denominação de Praça da Harmonia e, em 1878, é a primeira praça da cidade a receber arborização. Aberta para o Guaíba, com seu chafariz, quiosque, murada junto à água, tablado para apresentações e pista para patinação, o largo tinha uma vida cultural ativa sendo, naquela época, o ponto de reunião de escritores, poetas e jornalistas. Nas proximidades as famílias tomavam o "banho de rio". Transformada em canteiro de obras (1921) para o aterro que dará origem ao cais do porto e à avenida Mauá - a praça degrada-se. É reincorporada à área militar em 1944 e só em 1956 será novamente equipada como área de lazer, recebendo a atual denominação. Passantes e famílias que residem nos edifícios que a limitam na rua da Praia são os responsáveis, hoje, por algum movimento no final das tardes.
- c) Igreja Nossa Senhora das Dores - a pequena capela do século XVIII, situada na "rua da Ponte"(Riachuelo), foi cercada por uma cons -

trução maior que se abria para a praia através de ampla escadaria e frente à qual situavam-se a forca e o pelourinho (insígnia real da categoria de vila). A conclusão da igreja, cuja construção se estendeu de 1833 ao início deste século, foi concomitante ao desaparecimento progressivo da praia.

d) Hotel Majestic - o acesso portuário à cidade e o movimento comercial resultaram na instalação de uma rede hoteleira e bancária de importância desde meados do século XIX. A virada do século se rá marcada pela construção do Hotel Majestic. Esta obra do Engenheiro Theo Wiederspahn, hospedará ricos fazendeiros e comerciantes, nacionais e estrangeiros, além de políticos e famílias tradicionais em trânsito pelo sul do país. O contraponto destes hotéis de luxo decorrentes da atividade portuária é dado pelos bordéis que também proliferavam. As casas de prostituição situavam-se nos fundos do Majestic (Beco dos Marinheiros - trecho da Sete de Setembro) e na atual Bento Martins. O Majestic hoje, além da expressão arquitetônica de um contexto social passado, reverencia, com salas destinadas à atividade cultural, a obra do poeta Mário Quintana.

e) Rua da Praia - no trecho entre a Igreja das Dores e a atual Cal das Júnior houve a substituição paulatina das casas simples do final do século XVIII por construções assobradadas, nas quais o pavimento térreo alojava o comércio e depósitos e o superior abrigava os moradores. Os lampiões de rua antecipavam a atual iluminação pública. Estas casas, de pequena testada, degradadas com o passar do tempo e localizadas em terreno de rápida valorização, desaparecem na sua quase totalidade, dando lugar a edifícios que sustentam funções similares: residenciais, de comércio

e serviços. O cinema Cacique, o Museu de Comunicação Social e o Correio do Povo finalizam este trecho da rua.

### Trecho 2 - As proximidades da Alfândega.

No segundo trecho, da rua da Praia ao portão do porto, o elemento mais significativo é a praça.

Uma sucessão de nomes (Largo da Quitanda, do Comércio, da Alfândega) identifica a Praça Senador Florêncio. O largo inicial, praticamente desprovido de vegetação, era limitado ao norte por casas simples e pela primeira igreja do vilarejo (São Francisco de Chagas) e ao sul pelas águas do Guaíba que avançavam até quase a atual estátua do General Osório. A praça foi palco desde o início do povoamento de um movimentado comércio de alimentos produzidos, sobretudo, nas ilhas do delta e desembarcados no trapiche junto ao largo - que mais tarde será substituído por um cais (na altura da atual Sete de Setembro), com escadaria em pedra até a água. Em 1824 o largo recebe um prédio para a alfândega e o comércio de alimentos é deslocado para o Largo do Paraíso (Praça XV).

Em 1883, já sem o prédio da Alfândega, mas mantendo esta identificação, o largo recebe ajardinamento e passa a centralizar o movimento da cidade: passeios e encontros, feiras e exposições, além da procissão de Nossa Senhora dos Navegantes.

Só no início do século XX começa a adquirir o aspecto atual, após efetuados os aterros para a abertura, em 1865, da rua Nova da Praia (Sete de Setembro) e para a construção do atual cais (1918), que aumentam a distância entre o largo e o porto.

A Feira do Livro, iniciada em outubro de 1956, por iniciativa de livreiros e editores de Porto Alegre, coloca a Alfândega como centro cultural, garantindo a afirmativa de Spalding (1967, 267)

de que esta é a "praça tradicional do comércio, da sociedade e da cultura porto-alegrense".

### Trecho 3 - Um amplo espaço público.

Do portão do porto ao início da rua Voluntários da Pátria os principais elementos estão voltados à administração, ao abastecimento e à circulação pública. Destacam-se:

- a) Prefeitura - Em 1896 é aterrada a doca fronteira ao Beco dos Ferreiros, para aí dar-se a construção do prédio da Intendência. O estilo neoclássico da construção oficial, projetada por J.L. Colfoso, se expressa nas estátuas frontais de simbologia positivista. Em 1916 o largo restante, entre a Sete de Setembro e o prédio da administração municipal, é denominado Praça Montevideó. Ne-la foram colocados o marco zero da cidade e a Fonte Talavera, doação da comunidade espanhola à cidade. Em 1935 novos aterros afastaram a linha d'água permitindo, mais tarde, a construção da nova prefeitura na rua Siqueira de Campos.
- b) Praça XV - O trecho da atual Praça XV, banhado pelas águas até o século passado, abrigava um precário mercado com comércio ativo, docas e oficinas. Neste largo (Largo do Paraíso) foi construído em 1844 um novo mercado, e ao seu redor (Montauri e Bragança) surgiram prédios oficiais (Casa do Contrato, Quartel da Polícia, Real Provedoria) e, em 1865, o mais alto e arrojado prédio da época (Edifício Malakoff). Tílburis e cavalos movimentavam o transporte na cidade, daí as cocheiras nas proximidades do largo. Em 1870 é desmanchado o mercado e 15 anos após é feito o ajardinamento, surgindo a Praça Conde D'Eu, dotada de um chalé, chafariz e quiosques, e cujo nome será trocado para Praça XV de Novembro

em 1889, quando da Proclamação da República.

Em 1908 os tífubris dão lugar aos bondes elétricos. É construído em 1925 o abrigo para os passageiros, hoje desativado como tal, mas mantido para uso comercial (lancheiras).

A intensidade do comércio ambulante de alimentos, os terminais de ônibus que se estendem pela Praça Parobé, resultante de a terro do começo deste século, e a proximidade do Mercado Público garantem a manutenção funcional deste espaço, que tem sido sempre local de abastecimento e ponto final de deslocamento intra-urbano.

c) Mercado Público - Construído entre 1865 e 1869, sobre o aterro de uma das docas, o prédio ficava cercado pelas águas em três de suas quatro faces. Era à época o principal local de abastecimento para a população. Uma construção sólida, de um único piso e com amplo espaço interno vazado, tinha nos torreões colocados nas quatro extremidades, os elementos de destaque. Era uma cópia do Mercado de Lisboa, construído no século XVIII. Com o incêndio ocorrido em 1910 e a reconstrução dois anos após, é colocado um segundo pavimento e são aterradas as docas que o circundavam. Surgem, com estes aterros, os espaços para a construção da Praça Parobé e do Mercado Livre. Este não mais existe. Em seu lugar há uma área verde que dá acesso à estação central do TRENSURB.

#### Trecho 4 - Pela Voluntários da Pátria até a Rodoviária.

Neste último trecho, entre os diversos elementos presentes, merecem destaque a elevada da Conceição e a Estação Rodoviária.

a) Elevada - O espaço formado pelo cruzamento da Voluntários da Pátria com a Conceição e início da avenida Farrapos destaca-se pela presença do conjunto que se convencionou chamar de Elevada da

Conceição, e que é formado pelos túneis e viadutos ali implantados. Esta área tem sua história marcada pela instalação da estação ferroviária em 1874, da primeira linha férrea (São Leopoldo- Porto Alegre) e das primeiras viagens por esta modalidade de transporte ao interior do Estado. Já no princípio do novo século era por trem que se fazia o acesso principal de passageiros para a capital, ocasionando junto à estação o surgimento de prédios de maior porte. Entre estes destacava-se o edifício Ely, também de Theo Wiederspahn, e que hoje abriga a firma Tumelero e outras empresas. A estação estimulou ainda a presença de pontos de táxis (carros de aluguel), de comércio diverso, de hotéis, de prostíbulos, acompanhando a transferência do acesso, com trânsito intenso de bondes, carros, carroças e caminhões e, posteriormente, de ônibus urbanos. Os congestionamentos frequentes geraram a reforma do sistema viário em período recente. A derrubada de vários prédios, entre os quais o da antiga estação ferroviária, desativada em 1967 e hoje espaço aberto usado como estacionamento, permitiu a construção do conjunto de obras viárias que caracterizam a área da elevada.

b) Rodoviária - A estação rodoviária representa hoje o principal ponto de acesso a Porto Alegre. Instalada sobre aterros realizados neste século, substituiu o antigo terminal de ônibus interurbanos e que não mais comportava o aumento de fluxo. A organização deste espaço buscou sanar, ainda, as dificuldades de trânsito dos ônibus modernos nas antigas e estreitas ruas da área.

A movimentação de passageiros responde pela inclusão de comércio interno (lancheiras, bancas de revistas, lojas) ao prédio. Como o porto no século passado, a rodoviária passa a agregar em seus arredores importantes e grandes hotéis, configurando uma nova área hoteleira na cidade.