

HISTÓRIA DA VIA FÉRREA NA ZONA SUL DE PORTO ALEGRE

Janete da Rocha Machado
Licenciada e Bacharel em História (PUCRS)
Pós-Graduada em História do Rio Grande do Sul (FAPA)
E-mail: janeterm@gmail.com

RESUMO: No final do século XIX foi aberta, pela Intendência Municipal de Porto Alegre, a primeira e única via férrea que viria a interligar alguns bairros da Zona Sul da cidade. Também chamada de Estrada de Ferro do Riacho, porque se situava à beira do Arroio Dilúvio, a linha do trem chegou a ter quase catorze quilômetros de extensão, desde o seu início na Estação Ildefonso Pinto no Centro, até seu final de linha no Balneário da Pedra Redonda, em Ipanema. O presente estudo pretendeu não só apresentar um histórico acerca desta ferrovia como também ilustrar momentos de Porto Alegre Antigo, com seus arrabaldes margeados pelas águas do Guaíba e atendidos pela locomotiva mais conhecida como “O Trenzinho da Tristeza”.

Palavras-chave: Porto Alegre, Estrada de Ferro, Trenzinho da Tristeza.

*Mal se ouve o ruído do motor.
Acelera a marcha do carro, e lança um novo olhar para a paisagem.
O trenzinho da Tristeza passa apitando.
A noite desce de mansinho.
(Caminhos Cruzados, Érico Veríssimo.)*

No final do século XIX começou a funcionar, em Porto Alegre, uma linha férrea que servia aos bairros margeados pelo rio Guaíba. Também conhecida por Estação Ferroviária do Riacho, porque ficava à beira do Arroio Dilúvio. A linha do trem foi muito importante pois, além de transportar passageiros e cargas, constituía um dos melhores passeios turísticos de Porto Alegre.

O “trenzinho”, como era conhecido, consistia em uma locomotiva maria-fumaça pequena que puxava dois ou três vagões e que trafegava de duas a quatro vezes por dia, dependendo da época do ano. Historiadores são unânimes em afirmar que foi devido ao trem que alguns bairros da Zona Sul de Porto Alegre progrediram. Convertendo-se em zonas de veraneio da cidade, os bairros Tristeza e Ipanema ficaram conhecidos pela população da época, devido às suas confortáveis e excelentes residências de verão, quase todas em forma de chalé e de frente para o Guaíba. São famosas as Mansões com praia particular da Pedra Redonda, onde veraneava uma elite Porto-Alegrense nos anos 20 e 30 do século passado.

Inicialmente, a estrada de ferro foi usada para transportar pedras e os recipientes do serviço de Asseio Público da cidade, só mais tarde é que a mesma foi utilizada para passageiros. A linha servia aos moradores que residiam entre os bairros do Riacho (atualmente Cidade Baixa) e do Dionísio (também conhecida por Ponta do Dionísio no bairro Assunção). Tempos mais tarde, a estrada foi estendida até a Praia da Pedra Redonda (hoje Ipanema) e com uma extensão para a Vila Nova.

Conforme anúncio de um jornal da época: “Espera-se que até dezembro esteja aberta ao tráfego a estrada de ferro à Ponta do Dionísio, obra contratada pela Intendência Municipal com o Sr. Gaspar Guimarães e o Dr. Luiz Caetano Ferraz. O percurso total da linha é de dez quilômetros, já estando seis com o respectivo leito preparado e os ramais em adiantado preparo. As locomotivas já se acham nesta capital, e, segundo nos informam, denominar-se-ão Progresso e Rosa, nomes escolhidos pelo digno empreiteiro Dr. Luiz Ferraz. Os trilhos estão no Rio Grande, em viagem para aqui. A plataforma da estação do Riacho vai muito adiantada, devendo em pouco tempo estar pronta. Teremos, pois, brevemente, uma via férrea contornando, em grande parte, a belíssima baía do Guaíba” (*CORREIO DO POVO*, 1895:1).

A história do ramal da Vila Nova foi contada por Spalding em *Pequena História de Porto Alegre*: “Em 1924, quando o Partido Republicano Rio-Grandense lançou a candidatura de Otávio Francisco da Rocha para a Intendência de Porto Alegre, Vicente Monteggia, que era um de seus grandes amigos, procurou-o, prometendo todos os votos da Vila Nova, mas queria, em recompensa, que fosse feito um ramal do trenzinho da Tristeza – Estrada de Ferro do Riacho – para a Vila Nova. Otávio Rocha prometeu-lhe esse ramal, caso fosse eleito” (SPALDING, 1967:220). A construção da estrada que ligaria o Centro ao bairro da Vila Nova começou em 1925, sob a direção de Oscar Freitas de Castro, então diretor da estrada. A inauguração se deu no ano seguinte. “Eleito – e nem podia ser de outra forma – seu primeiro cuidado foi cumprir a promessa feita a Monteggia. E, colocando o ponto inicial no cais, na Estação Ildefonso Pinto, especialmente construída, deu começo ao ramal que, um ano mais

tarde, a 12 de outubro de 1926, era festivamente inaugurado com a chegada da primeira composição na Estação da Vila Nova” (1967:221).

Augusto Meyer, escritor, jornalista e contemporâneo do trem, ao lembrar-se de sua adolescência em *No tempo da flor*, recorda também momentos da ferrovia na década de 20: “A grande animação, no Largo da Tristeza, era o trenzinho das cinco. Abro aqui uma leve pausa, em homenagem àquela venerável engenhoca, batizada com o nome de trem. Ficava a estação ao lado da velha Ponte do Riacho, e parece que ainda estou no Beco do Império, picando o passo, ao ouvir o primeiro apito. Ladeira abaixo somos alguns retardatários, em cima da hora. Mas o trenzinho, com mais apito e fumaça do que pressa, levará muito tempo a decidir-se, arrastando a sua sina pela Praia de Belas” (MEYER, 1966: 106).

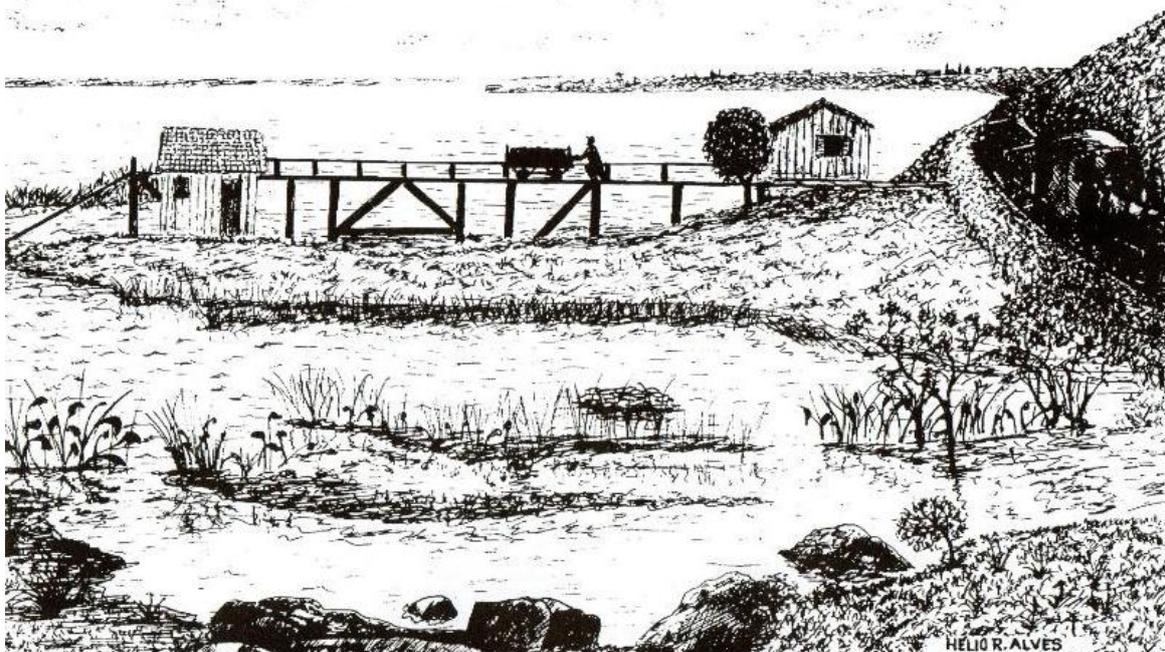
Além de passageiros, o trem também levava cargas. Inicialmente eram as pedras da Ponta do Dionísio (hoje, o Clube Veleiros do Sul), para a construção do Cais do Porto. Em torno de 1925, o então Presidente do Estado do Rio Grande do Sul, Sr. Borges de Medeiros, decidiu dar início à grande obra no Cais. Sendo assim, muita pedra foi levada das pedreiras da Zona Sul ao Centro da cidade pelo trem. Tempos mais tarde, eram os desagradáveis cubos malcheirosos que faziam a viagem no trenzinho. Provenientes das casas dos antigos arrabaldes, que não tinham esgoto, fossas ou casinhas com buracos nos fundos de quintal, os cubos eram transportados diariamente em vagões do trem até o rio. Desta forma, a estrada de ferro tinha também uma função sanitária.

O trajeto percorrido por esse material ia até a chamada Ponta do Asseio ou do Melo (fig. 1) onde hoje se encontra o que sobrou do Estaleiro Só no bairro Cristal. Conforme Alves, “é quase inconcebível imaginar-se em nossos dias que um trenzinho chegasse a todo o momento, num trapiche na Ponta do Melo, carregado de cubos (cabungos) cheios, até quase transbordar, de dejetos humanos, recolhidos das casas dos porto-alegrenses, desde que fossem assinantes. Os cubos eram transferidos para um trole sobre trilhos e jogados no Guaíba o seu conteúdo. A única lembrança que eu tenho disto foi quando usávamos os cubos na nossa casa, Rua Mariante, 736, em 1932 a 1934, às custas da assinatura que meu pai fazia. Vinte e três anos depois vim morar em Ipanema, quando se pescava muito, e nunca vi lambaris e tambicus tão grandes como aqueles da Ponta do Asseio. E acreditem, os cubeiros comiam depois de assados num braseiro”(ALVES, 2001: 112).

Em tempos mais remotos, este material viajava até outra Ponta, a do Dionísio, no bairro Assunção. “A Ponta do Dionísio era o local dos despejos do lixo e cubos a partir de 1897, quando para lá foi desviado todo o despejo da cidade, transportados pelo trenzinho, criado em 1896” (Spalding: 222). Porém o local serviu apenas por um tempo, pois, devido aos

protestos do proprietário daquelas terras, Sr. José Joaquim de Assunção, isso acabou. Sobre este fato, conta Pellin (1979: 109): “Para isso foi criada a linha férrea de Porto Alegre à Ponta do Dionísio. Muita gente pensa, erroneamente, que o trenzinho da Tristeza surgiu para transportar passageiros. Foi graças à reação do Sr. José Joaquim de Assunção, que retornando de seu exílio no Uruguai, não concordou com isto, mandando arrancar todos os trilhos de suas terras (hoje Vila Assunção)”.

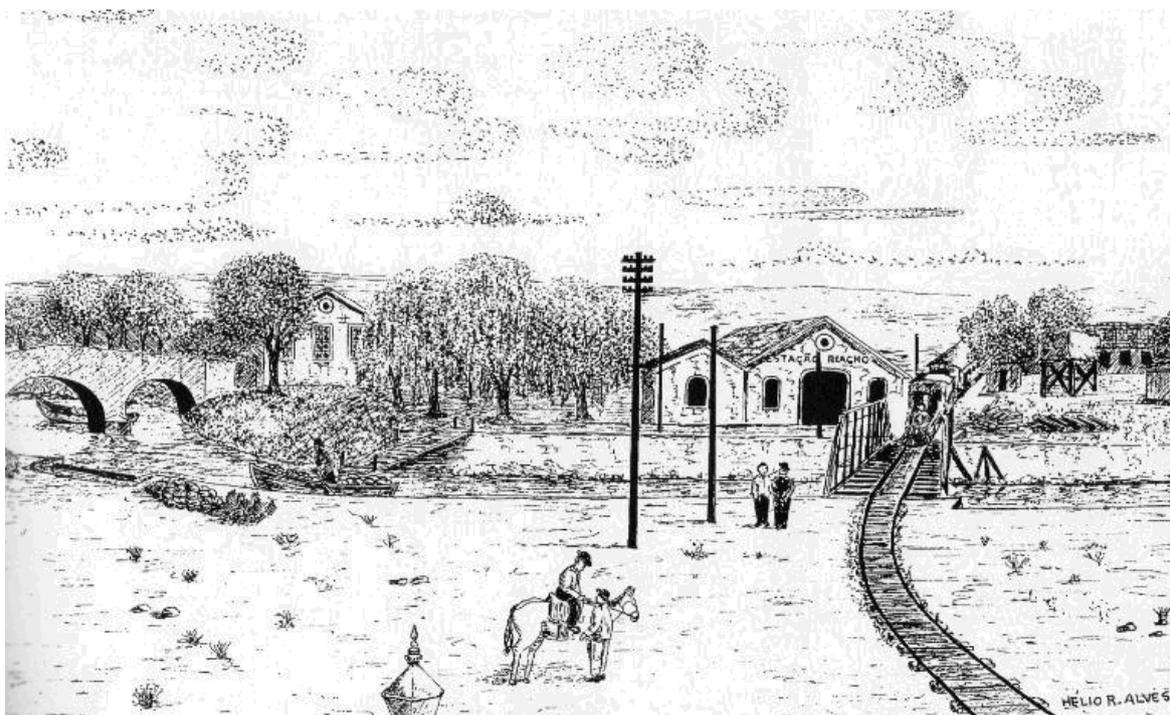
Dentro dos vagões, iam grandes cilindros, com todo o conteúdo “fedorento”, o que resultou em um apelido para o trenzinho: “O Trem da Merda”. Para Sergio da Costa Franco, em 1915 existia na cidade de Porto Alegre, cerca de onze mil assinantes para os serviços sanitários do trem (2006). Os cubos, fornecidos pela Intendência Municipal da cidade, eram colocados sob a tábua de assento dos banheiros da época, para serem usados e depois de cheios eram encaminhados até a estação do trem mais próxima. Logo que chegava ao seu destino, o conteúdo dos cubos era prensado e descarregado diretamente no rio Guaíba. Os mesmos cubos, ou cabungos, que levavam os dejetos, após serem descarregados e limpos com creolina, faziam a viagem de volta. Sobre esse assunto, afirma o historiador: “O asseio público deixou suas marcas nas tradições da cidade. Como Ponta do Asseio ficou popularmente conhecida a Ponta do Melo, como Lomba do Asseio a ladeira que ligava aquela ponta à Avenida Padre Cacique. Cabungos e cabungueiros são tristemente lembrados pelos mais velhos” (FRANCO, 2006).



Ponta do Melo. Fonte: ALVES, Hélio. *Porto Alegre foi assim...* Desenhos a nanquim.

Carinhosamente conhecido como o “Trenzinho da Tristeza, o trem trafegava lentamente, passando por diversos bairros da capital, entre eles, o Menino Deus, o Cristal, a Assunção, a Tristeza, a Vila Conceição e a Pedra Redonda. Faltou pouco para ele chegar até o Balneário Ipanema. “Havia um estudo para estender a linha férrea até a Serraria, para atender aos interesses do grande matadouro que ficava exatamente no prédio onde foi, por muito tempo, o saudoso 2º R.Rec.Mec., responsável pelo grande impulso dos bairros circunvizinhos. A desistência daquele empreendimento não ficou bem esclarecida à população da Zona Sul” (PELLIN, 1979:110). Assim, os bairros Ipanema, Espírito Santo, Guarujá e Serraria, tiveram que esperar pelo advento do ônibus e dos automóveis para viabilizar sua ligação com o centro da cidade.

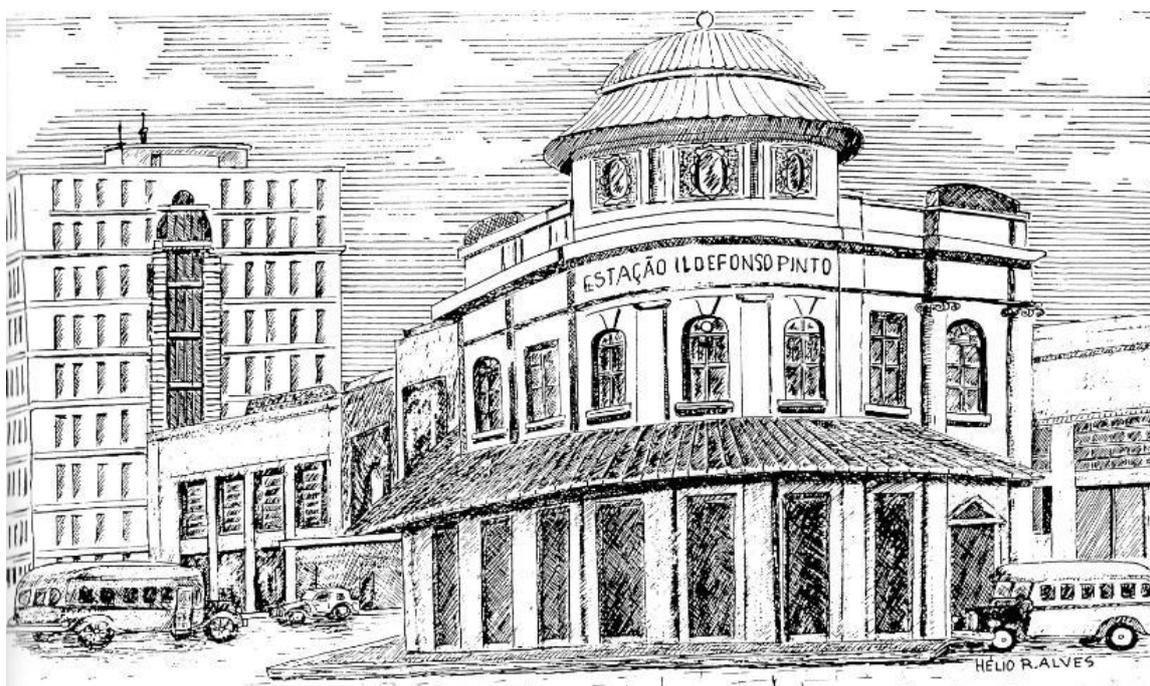
O início da linha do trem podia ser na Estação da Ponte de Pedra ou do Riacho (fig. 2), na Cidade Baixa. No local existia um pavilhão de alvenaria que também servia para guardar carvão e peças de reposição do trem. Ao lado ficava o ponto de embarque e desembarque de passageiros. Alguns anos depois, foi transferida para a Estação Ildefonso Pinto, perto do Mercado Público, onde hoje está a Estação do TRENURB. A partir deste local, se daria também a ligação com a Estação Central de Porto Alegre e de onde saíam os trens da VFRGS para o interior do Estado. De acordo com Alves, o primeiro ponto de partida, na beira do arroio Dilúvio, logo foi considerado longe e sem conexão com outros bairros, por isso foi construída a Estação no Centro.



Estação do Riacho. Fonte: ALVES, Hélio. *Porto Alegre foi assim...* Desenhos a nanquim

Sérgio da Costa Franco (2006) afirma que “o município estendera a estrada desde a Estação do Riacho até a Avenida Mauá, em frente ao Porto, onde foi construída a Estação Ildefonso Pinto, obra concluída em 1927, e prolongara os trilhos em 1926 até a Vila Nova, onde foi inaugurada em 17/10/1926 a Estação Vicente Monteggia”.

Ainda sobre a estação Ildefonso Pinto (fig. 3), relata Alves: “A linha do trem ficou popular. Construíram-se mais vagões e carros especiais para os domingos, mas os usuários vindos de bairros distantes reclamavam que a Estação do Riacho (junto à Ponte de Pedra) era muito longe. A solução foi construir uma estação central que a conectasse com a do Riacho, e assim surgiu o prédio representado pelo desenho, atrás do Mercado Público, no alinhamento da atual Avenida Borges de Medeiros, servindo para embarque de carga e passageiros vindos de bonde dos bairros distantes. A Estação Ildefonso Pinto e parte da linha férrea perduraram por mais tempo, mesmo depois de desativado o percurso Zona Sul” (Alves, 2001: 26).

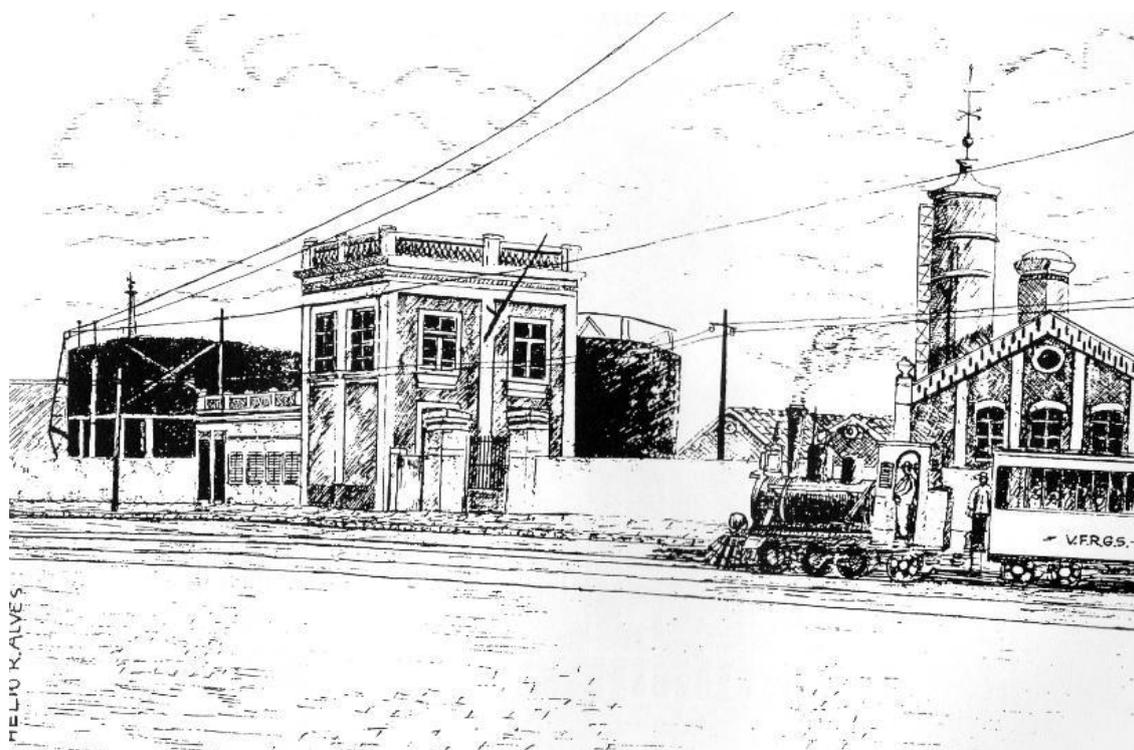


Estação Ildefonso Pinto. Fonte: ALVES, Hélio. *Porto Alegre foi assim...* Desenhos a nanquim.

O trem tinha dois horários de saída, um às 08h e o outro às 16h30min, porém nos domingos, quando a procura era maior, em função dos banhos de rio e dos piqueniques na praia da Pedra Redonda, saía em mais horários, às 10h e às 14h. Assim, os bairros da Zona Sul que

antes eram distantes, com o trem ficaram mais perto, pois em trinta minutos de viagem, “mal dava para consumir o cartuchinho colorido de amendoim de açúcar e de pipoca bem alva e quentinha” (ALVES, 2001: 28).

O preço da passagem era de aproximadamente 400 réis, Alves faz referência a esses valores, quando recorda sua infância na escola: “Lembro que em 1930, quando estudava no Grupo Escolar Rio Branco, no antigo Caminho do Meio (atual Protásio Alves), o meu pai dava-me 200 réis para comprar a merenda no armazém da esquina, que podia ser um ovo cozido (aqueles do vidro com água) ou um pãozinho com manteiga” (2001:26). O trajeto do trem, quando saía do Centro de Porto Alegre, era o seguinte: percorria paralelamente o Cais do Porto, fazia a volta na Usina do Gasômetro (fig. 4) e seguia pela Avenida Washington Luís, quando então, cruzava o Arroio Dilúvio sobre uma ponte de ferro construída especialmente para aquele fim, a aproximadamente uns cem metros do rio onde o Dilúvio desembocava. Passando para o outro lado, chegava à Estação Riacho, onde, então, os passageiros esperavam por ele. E seguia seu percurso pela Praia de Belas afora, passava por uns trapiches, pelos quartéis da Brigada Militar e logo a seguir fazia outra parada: em frente ao Asilo Padre Cacique. Sempre margeando o rio, seguia o trenzinho, balançando e soltando suas fagulhas até o próximo ponto de parada: a Ponta do Melo ou do Asseio.



Antigo Gasômetro. Fonte: ALVES, Hélio. *Porto Alegre foi assim...* Desenhos a nanquim

Augusto Meyer descreve a viagem e o cenário da época:

Começa a afastar-se lentamente a estação da Ponte do Riacho, com seus chorões contemplativos, o Gasômetro e ao longe, o carrancudo perfil da cadeia. Vamos indo. A Praia de Belas encurva a enseada faceira, com debrum de sarandis, salgueiros e juncos. Já se aproxima o Asilo Padre Cacique. Lá em cima do morro, atalaia metida no seu ninho de arvoredos, branqueja o torreão do Velho Wenceslau. E agora, pelo fedor agressivo e tantos narizes tapados a dedo ou lenço, já se percebe que é a Ponta do Dionísio, com o despejo dos cabungos. Há sempre um gaiato para explicar que ali o peixe é mais gordo, a pesca milagrosa. E avança o trenzinho, como pode e como Deus manda (1966:107).

Quem utilizava a locomotiva, sentia que era uma viagem segura e tranqüila pela baixa velocidade dos vagões. A Maria-Fumaça percorria caminhos diversos e apesar de ser chamado de “*o trem da merda*”, ainda assim era divertido e bonito o passeio pelos antigos arrabaldes de Porto Alegre. Conforme Alves:

“O passeio era seguro, porque o trem andava em baixa velocidade. A viagem era bonita e pitoresca. Mais de dois terços do percurso era beirando o rio Guaíba. Quem já viajou de trem se recorda do cheiro característico da fumaça e dos vapores do carvão de pedra em combustão, do balanço ritmado e do tuco-tuco da separação dos trilhos, do apito e do sino anunciando estar próxima a parada, ou para afastar um cavalo ou boi desprevenido perto dos trilhos. Nunca mais veremos na Zona Sul, num cruzamento: “PARE, OLHE, ESCUTE” (2001:32).

Nos primeiros anos de funcionamento, o trem vinha somente até a Ponta do Dionísio (Assunção), porém, com o passar dos anos, a via foi estendida até o bairro Tristeza, e finalmente em 1912 até a Praia da Pedra Redonda. Este prolongamento da via só foi possível graças a um empreendimento particular, sendo mais tarde adquirida pelo Estado e incorporada à VFRGS - Via Férrea do Rio Grande do Sul*. Tal empreendimento resultou em

* Neste Estado, a partir de 1905, as ferrovias foram unificadas sob o nome de VFRGS - Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Na época algumas linhas já pertenciam à Cie. Auxiliaire, outras ao Governo; A VFRGS foi entregue à administração desta última, que, por sua vez, passou a fazer parte da Brazil Railways em 1911. Em 1920, a VFRGS passou a ser uma empresa estatal. Em 1957, foi encampada pela RFFSA - Rede Ferroviária Federal, que, em 1969, a transformou em uma de suas divisões. Hoje, toda a malha ferroviária do Estado (com exceção da Trensurb) está, desde 1996, nas mãos da concessionária ALL - América Latina Logística. Acesso em 01 nov. 2009. Disponível em http://www.estacoesferroviarias.com.br/rs_linhaspoa/linhas_poa.htm.

um grande desenvolvimento à Zona Sul, transformando-a em área nobre da cidade, com suas casas de veraneio, seus hotéis e restaurantes. O bairro Tristeza é um exemplo desse progresso, conforme conta Pellin em suas crônicas sobre o antigo arrabalde: “Tristeza progredia, habitada agora pela elite porto-alegrense e por famílias estrangeiras, que vêm nascer a nova praia de frente para o sul, a Pedra Redonda” (1997:89).

Assim, o trenzinho tinha como uma de suas paradas finais, o bairro Tristeza (fig.5), e logo em seguida, no final de linha, a Pedra Redonda. Meyer resgata momentos deste período, quando relembra suas férias na Tristeza: “Alugamos a casa pelo verão daquele tempo, mas, entra janeiro e lá se vai março, íamos ficando e gostando, como à espera do veranico de maio. Daí a uns dias, o trenzinho a esbotar-se lá embaixo, rumo da Pedra Redonda, começava a subir a encosta, distraído, preguiçando e de subido, logo após a primeira volta do caminho, parava, extasiado” (MEYER, 1966:105).



Estação Tristeza. Fonte: ALVES, Hélio. *Porto Alegre foi assim...* Desenhos a nanquim

A Pedra Redonda se tornou zona de veraneio muito antes do bairro Ipanema. O balneário começou a ser descoberto no início do século passado com a construção das primeiras vivendas para veraneio e com o advento do trem. Sobre isso diz Pellin: “É uma praia funda, por ser costa de um morro alto. Tem uma areia grossa, misturada com conchinhas do tamanho de uma unha. No verão recebe uma brisa agradável da Lagoa dos Patos, a partir das quatro horas quando surgem as ondas que vão amainar lá pelas 19 da noite. Por todos esses

predicados e pela sua paisagem natural, Pedra Redonda foi eleita a melhor praia do Guaíba” (1979:110).

Porém, para o trem chegar até a Praia da Pedra Redonda, foi preciso um grande investimento. Muitas obras foram feitas envolvendo escavações e explosões no morro onde hoje se encontra a Vila Conceição. Grande quantidade de pedra e parte da mata foi retirada da região para que a estrada de ferro pudesse ser construída. Um fosso de granito com 800 metros de comprimento por 10 de altura foi escavado desde o início da Vila até a beira da Praia, criando um grande paredão por onde passava o trenzinho (fig.6). A obra no morro durou cerca de três anos. Atualmente, no espaço por onde passava o trem, encontra-se a ponte de pedra que dá acesso à Vila Conceição, bairro vizinho de Ipanema.

O funcionamento da locomotiva era um acontecimento. Quando o trem chegava ao ponto final dos trilhos – a última parada - o retorno se dava através de uma plataforma giratória chamada de redondel. Era uma operação manual feita pela força dos rapazes da Via Férrea e de alguns passageiros mais prestativos. Era uma engenhoca para a época, mas que funcionava muito bem, pois permitia que a máquina ficasse virada e pronta para o retorno:



Paredões da Vila Conceição e o trem

Novo apito fura os ares, provocador, histórico, mas é logo tragado pela majestosa placidez do Guaíba. O mundo não vai acabar tão cedo. Seu Pereirinha, chefe do trem, depois de relancear uns olhares torpentes e velados de profundo ceticismo pela estação, pela enseada, pelos ponteiros do relógio, e de tirar várias vezes o boné vermelho, para ventilar a tampa das idéias, dá o sinal fatídico da partida. Vamos indo, meu povo. No resvalão da hora, depenca-se ainda pela ponte abaixo o Manequinha Martins e num pulo se agarra à traseira do trem... E avança o trenzinho, como pode e como Deus manda (MEYER, 1966:107).

Um conceituado comerciante de roupas, mais conhecido por “seu Papis”, comprou todo o terreno na beira da praia, onde é hoje a Sociedade de Engenharia do Rio Grande do Sul e construiu lá o famoso Hotel Cassino da Pedra Redonda. Nesse hotel, foi construído um trapiche e um tablado que avançavam rio adentro. Ali se podia admirar as belezas da praia e assistir a um lindo pôr-de-sol no final da tarde (PELLIN,1979:105). O local logo ficou conhecido pelas belas atrações que oferecia, pois além do trem, também chegava ao local o disputado “Vapor Porto Alegre”, que vinha do centro da cidade e atracava no trapiche em frente ao hotel. Por conta disso, a animação era geral: muita música, praia e diversão que atraía turistas de todos os cantos. Desta forma, o trem foi fundamental não só para o sucesso da praia da Pedra Redonda, com o movimento de banhistas, como também foi o responsável pelo desenvolvimento e ocupação de outros bairros da Zona Sul. O Ipanema surgiria somente na década de 1930, com o loteamento do Sr. Oswaldo Coufal:

E, como se compreendesse animação dos veranistas, desmentindo a sua fama, o trenzinho começa, quem diria, a correr de verdade, engole trilhos, levanta poeira, apita. É quando, infalivelmente, o seu Pereirinha, que acabou de recolher as passagens, enfia a cabeça colorada pela janelinha e grita, lá do último vagão, para o foguista e maquinista: Êta moçada! Mais devagar pelas pedras! Até parece que vamos pras pitangas! Grande trem, aquele. E asseguro que era aquela uma grande viagem (MEYER, 1966:108).

Essa foi à história da Estrada de Ferro do Riacho, ou o Trenzinho da Tristeza, como muitos o chamavam, uma locomotiva Maria Fumaça que funcionou regularmente até 1932, quando então, ficou deficitária. “A expansão vertiginosa do automóvel e a implantação da faixa de cimento para a Tristeza no início da década de 1930 tornaram gravosa a conservação e manutenção da ferrovia municipal, a qual, aliás, de 1926 a 1930, esteve arrendada a uma empresa particular de empreiteiros de calçamento (Dahne, Mazzini & Cia., sucedida por F. Dahne & Cia.)” (Franco, 2006:155). Era a modernidade e o desenvolvimento tecnológico que instituíam os novos tempos. “As linhas de ônibus, com as boas estradas e ruas asfaltadas, tiraram-lhe todo o poético prestígio” (SPALDING, 1967: 219).

Atualmente, são muitas as histórias contadas pelos mais velhos, que tentam resgatar através da memória e da oralidade*, momentos do passado. Os passeios no trenzinho, para os mais antigos, significavam banhos de rio na Pedra Redonda, pequiniques no Morro do Sabiá, festas na Tristeza, namoros na estação, etc. Tudo era motivo para subir no trem e fazer a viagem até a Zona Sul, como relembra Pellin: “Nos fins-de-semana, esperar o trem, viajar e tomar banho no rio era um divertimento sublime” (2001:18). E era ao ritmo do apito do maquinista e do matraquear dos trilhos que iam as mocinhas românticas, embalando seus sonhos, à procura, quem sabe, de seus pares, antes que o sol se pusesse no horizonte, e o trem retornasse à cidade. Conforme dizia Georgina, passageira freqüente do trenzinho na década de 20: “tempo bom aquele”!



Reconstituição do “Trenzinho da Tristeza”. Fonte: FALLAVENA, Marco. Ilustração. Disponível em: <http://marcosfallavena.vilabol.uol.com.br/>.

* Agradecimentos ao professor, historiador e morador do bairro Ipanema, Harry Rodrigues. Bellomo pela entrevista concedida em sua casa em agosto de 2009 e uma homenagem especial a memória de Georgina Tolotti de Freitas (1915 – 1999), avó da autora deste artigo, pelas lembranças do Trenzinho da Tristeza e do Balneário da Pedra Redonda.

Referências bibliográficas

ALVES, Hélio R. *Porto Alegre foi assim...* Porto Alegre: Sagra Luzzatto, 2001.

CORNEJO e GERODETTI. AS FERROVIAS DO BRASIL nos cartões-postais e álbuns de lembranças. Companhia Vale do Rio Doce. Solaris Edições Culturais. São Paulo, 2005.

FRANCO, Sérgio da Costa. *Porto Alegre: Guia histórico*. Porto Alegre: Ed. Da Universidade/UFRGS, 2006.

MACEDO, Francisco Riopardense. *Porto Alegre: Origem e Crescimento*. Porto Alegre, Livraria Sulina, 1968.

MEYER, Augusto. *No Tempo da Flor*. Rio de Janeiro: Edições O Cruzeiro, 1966.

MONTEIRO, Charles. *Porto Alegre e suas escritas: história e memória da cidade*. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2006.

PELLIN, Roberto. *Revelando a Tristeza*. Porto Alegre, 1979.

_____. *Revelando a Tristeza*. Porto Alegre, 1996. V.2.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. *O imaginário da cidade: visões do urbano: Paris, Rio de Janeiro e Porto Alegre*. Porto Alegre: Editora da Universidade, UFRGS, 1999.

SOSTER, Ana Regina de Moraes. *Porto Alegre: a cidade se reconfigura com as transformações dos bairros*. Dissertação de Mestrado. PPG de História da PUCRS, Porto Alegre, 2001.

SOUZA, Célia Ferraz. *Porto Alegre e sua evolução urbana*. Porto Alegre: Editora da Universidade, UFRGS, 1997.

SPALDING, W. *Pequena História de Porto Alegre*. Porto Alegre: Sulina, 1967.

VERÍSSIMO, Érico. *Caminhos Cruzados*. Porto Alegre: Globo, 1978.

Sites:

BAIRRO IPANEMA. Site do Bairro. < <http://www.bairroipanema.com.br/>>

ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS DO BRASIL. <http://www.estacoesferroviarias.com.br/>

FOTOS ANTIGAS - Site de fotos antigas de POA - <http://fotosantigas.prati.com.br>

PREFEITURA DE PORTO ALEGRE: <http://www.portoalegre.rs.gov.br/>

