

UNIVERSIDADE FEDERAL DE PELOTAS

Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo



Dissertação

Da Catedral à Câmara do Comércio:
O Centro Histórico do Rio Grande. RS (1755-1941)

Eliza Furlong Antochevis

Pelotas, 2015

Eliza Furlong Antochevis

Da Catedral à Câmara do Comércio:

o Centro Histórico do Rio Grande. RS (1755-1941)

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Pelotas, como requisito parcial à obtenção do título de Mestre em Arquitetura e Urbanismo.

Orientador(a): Prof^a Dr^a Ester Judite Bendjouya Gutierrez

Pelotas, 2015

Dados de Catalogação na Publicação
Kênia Moreira Bernini – CRB-10/920

A634d Antochevis, Eliza Furlong

Da Catedral à Câmara do Comércio : o Centro Histórico do Rio Grande. RS (1755 - 1941) / Eliza Furlong Antochevis ; Orientadora : Ester Judite Bendjouya Gutierrez. – Pelotas, 2015.

160 f. : il.

Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo. Universidade Federal de Pelotas.

1. História da cidade. 2. Centro histórico. 3. Rio Grande.
I. Gutierrez, Ester Judite Bendjouya, orient. II. Título.

CDD 720

Eliza Furlong Antochevis

Da Catedral à Câmara do Comércio: o Centro Histórico do Rio Grande. RS
(1755-1941)

Dissertação aprovada, como requisito parcial, para obtenção do grau de Mestre em Arquitetura e Urbanismo, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de Pelotas.

Data da Defesa:

21 de setembro de 2015

Banca examinadora:

Prof(a). Dr(a) Ester Judite Bendjouya Gutierrez (orientador(a))
Doutor(a) em História pela Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul

Prof. Dr. Sylvio Arnaldo Dick Jantzen (membro interno)
Doutor em Educação pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul

Prof(a). Dr(a) Ana Lúcia Costa de Oliveira (membro externo)
Doutor(a) em Planejamento Urbano e Regional pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul

Prof. Dr. Carlos Alberto de Ávila Santos (membro externo)
Doutor em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal da Bahia

AGRADECIMENTOS

Ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da UFPel, pela oportunidade de realizar o curso de Mestrado.

À minha orientadora, Ester Gutierrez, por ter incentivado um trabalho sobre a história da cidade do Rio Grande. Igualmente, por seus tão importantes ensinamentos e orientações sobre pesquisa histórica e produção textual, utilizados nesta dissertação.

Às bancas de Qualificação e de Defesa de Dissertação, composta pelos professores Sylvio Jantzen, Ana Lúcia de Oliveira e Carlos Alberto Santos, pelas valiosas observações e constatações que tanto me ajudaram.

Aos professores e funcionários do PROGRAU, pela disponibilidade e auxílio em diversos momentos ao longo do curso.

Aos funcionários da Biblioteca Rio-Grandense e da Fototeca Municipal Ricardo Giovannini, pela assistência na busca e na disponibilização de preciosos documentos.

Aos meus amigos e familiares, pelo apoio, incentivo e exemplo.

Aos meus pais, por terem sempre valorizado o meu trabalho. Mais do que isso, por concederem a mim mais oportunidades do que eles próprios tiveram.

À minha irmã Ana, pelas relevantes opiniões concedidas sobre esta dissertação e pela tradução do resumo deste trabalho.

Aos colegas do NEAB, pelo companheirismo, desde nossas ricas conversas até as tão estimulantes visitas técnicas realizadas em Pelotas e Rio Grande.

“No meio das areias estéreis que a circundam e invadem continuamente, ela se apresenta como uma criação excepcional da política e do comércio: indiferente e como estrangeira ao território que ocupa, não deve nada senão ao caráter ativo e empreendedor dos habitantes.”

Nicolau Dreys

RESUMO

ANTOCHEVIS, Eliza F. **Da Catedral à Câmara Do Comércio:** o Centro Histórico do Rio Grande. RS (1755-1941). 2015. 160f.

Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de Pelotas, Pelotas, 2015.

O objetivo da dissertação foi a análise da urbanização do Centro Histórico da cidade do Rio Grande, entre 1755 e 1941. A investigação seguiu o método comparativo da história e intercalou as categorias de análise urbana. O trabalho foi estruturado em três capítulos. O primeiro apresentou as categorias de análise e as influências sofridas pelas cidades coloniais brasileiras. O segundo capítulo expôs os dados obtidos acerca do Centro Histórico, discorrendo sobre sítio e traçado urbano. O terceiro tratou de espaços públicos, infraestrutura e serviços urbanos, quarteirão, lote e edifício. Foram feitas comparações entre as soluções urbanas locais e as implantadas em outros centros nacionais, bem como suas influências estrangeiras. A urbanização do Centro Histórico foi dividida em três períodos. O inicial, entre 1755 e 1808, mostrou que o caminho entre a Matriz de São Pedro (atual Catedral) e o Forte Jesus-Maria-José estabeleceu a primeira rua, chamada Rua Direita. Houve pouco crescimento urbano até o final do século XVIII. O segundo período, entre 1809 e 1858, expôs uma malha urbana mais desenvolvida e praticamente definida em 1829. O traçado desta época foi caracterizado como irregular e ortogonal, sob influência da legislação portuguesa, e adaptado ao seu sítio. O terceiro período, entre 1859 e 1941, apresentou como principais melhorias a pavimentação das ruas, as redes de distribuição de água e de coleta de esgoto, e a iluminação e os bondes elétricos. Os mapas mostraram mudanças no alargamento dos becos e na retificação dos quarteirões. O edifício da Câmara do Comércio (1941) ocupou o último espaço vazio no entorno da Praça Xavier Ferreira. As influências e semelhanças com as cidades portuguesas foram constatadas nas ruas largas, paralelas à água, e cortadas por becos transversais, nos quarteirões alongados, nos lotes com testadas voltadas para as ruas principais e nos edifícios com largura igual à da testada dos seus lotes. Essas influências foram trazidas pelos arquitetos e engenheiros militares portugueses, de forma teórica e também prática.

Palavras-chave: história da cidade; centro histórico; Rio Grande.

ABSTRACT

ANTOCHEVIS, Eliza F. **From the Cathedral to the Chamber Of Commerce: the Rio Grande Historical Center. RS (1755 to 1941).** 2015. 160f.

Dissertation (Master of Architecture and Urbanism) – Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de Pelotas, Pelotas, 2015.

The aim of the work was to analyze the urbanization of the Historical Center of Rio Grande, between 1755 and 1941. The research followed the history comparative method and intercalated categories of urban analysis. The work was divided into three chapters. The first presented the categories of analysis and the influences suffered by Brazilian colonial cities. The second chapter has exposed the data about the Historical Center, discussing place and urban design. The third dealt with public spaces, infrastructure and urban services, block, lot and building. There was made comparisons between local urban solutions and those implanted in other national centers, as well and their foreign influences. Urbanization of the Historic Centre has been divided into three periods. The initial, between 1755 and 1808, showed that the path between the Parish Church of St. Peter (cathedral) and Fort Jesus-Mary-Joseph established the first street called Right Street, with little urban growth by the end of the eighteenth century. The second period, between 1809 and 1858 exposed a more developed urban area and practically set in 1829. This period layout was characterized as irregular and orthogonal, influenced by the Portuguese legislation, and adapted to its place. The third period, between 1859 and 1941, showed improvements as the paving of streets, water distribution and sewage collection networks, lighting and electric trams. The maps showed changes in the expansion of cross alleys and grinding blocks. In 1941, the construction of the Chamber of Commerce (1941) held the last empty space surrounding the Plaza Xavier Ferreira. The influences and similarities with the Portuguese cities were found in the wide streets parallel to the water, cut by the cross alleys, the elongated blocks, the lots forefronts facing the main streets and buildings with the same width of the lots forefronts. These influences were brought by Portuguese architects and military engineers, in theoretical as well as practical way.

Keywords: history of the city; Historical Center; Rio Grande.

LISTA DE FIGURAS

Figura 01	Mapa da América do Sul.....	15
Figura 02	Mapa do Rio Grande do Sul e adjacências.....	15
Figura 03	Recorte do Mapa das Unidades de Planejamento do Município do Rio Grande.....	16
Figura 04	O Centro Histórico do Rio Grande com inventários e tombamentos.....	17
Figura 05	Catedral de São Pedro, s/d.....	18
Figura 06	Câmara do Comércio, durante enchente de 1941.....	18
Figura 07	O Porto de Santos e o de São Vicente em 1615.....	25
Figura 08	Levantamento do Plano de Timgad, Patrimônio Mundial da Unesco.....	27
Figura 09	Paris na Idade Média, século XVI.....	28
Figura 10	Cópia reduzida por Theodoro Sampaio do original existente no manuscrito “Razão do Estado do Brasil de 1611”	29
Figura 11	Detalhe da Vila de Aracati em 1813, na Carta da Capitania do Ceará.....	30
Figura 12	Gravura “Rue Droite”, Rio de Janeiro, por Johann Rugendas, 1822-1825.....	31
Figura 13	Gravura “Vue de la Place du Palais”, de Thierry Frères, 1839.....	33
Figura 14	Plano da atual cidade de Braga, em Portugal, 1594.....	35
Figura 15	Planta da Vila de Sines, século XVIII.....	36
Figura 16	Planos da aldeia inglesa de Hereford, séculos X e XII.....	37
Figura 17	Bairro Alto, Lisboa. Construído em plano ortogonal, século XVI.....	38
Figura 18	Quarteirão em Bolonha, com casas em fileira e as hortas ao centro.....	40
Figura 19	Cartão postal de Salvador, 1899.....	40
Figura 20	Mapa “Plan de la Ville et chateau de Villa-Viçosa”, por Louis Boudan, século XVII.....	42
Figura 21	Plano para a Baixa de Lisboa, Capitão Eugênio dos Santos, 1756.....	46
Figura 22	Cartão postal da Lisboa Pombalina, século XIX.....	47
Figura 23	Mapa de 1574, por Luís Teixeira, com a divisão da colônia portuguesa em capitanias hereditárias.....	49
Figura 24	Cidade do Salvador, pelo atelier de Frans Hogenberg, 1625.....	51
Figura 25	Planta da Cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro, após descer o Morro do Castelo, 1713.....	54

Figura 26	Região do Prata e o Caminho da Praia.....	58
Figura 27	Recorte do Mapa do Perímetro Urbano do Município do Rio Grande.....	61
Figura 28	“Dessenho por ideia da Barra e Porto do Rio Grande de São Pedro”	62
Figura 29	Corte e planta do Forte Jesus-Maria-José.....	66
Figura 30	Recorte do Mapa das Unidades de Planejamento do Rio Grande com a localização aproximada de algumas construções existentes até 1755	67
Figura 31	Recorte do Mapa das Unidades de Planejamento do Rio Grande com a localização aproximada de algumas construções e vias existentes do século XVIII.....	72
Figura 32	"Plano da V. ^a do R. ^o grande “, pelo Governador José Custódio de Sá e Faria, 1767.....	73
Figura 33	Detalhe do "Plano da V. ^a do R. ^o grande “, pelo Governador José Custódio de Sá e Faria, 1767.....	74
Figura 34	“Demonstração da Villa do Rio Grande de São Pedro sua Barra e terreno que da margem oriental do rio diz corre the o sitio chamado o estreito”, 1767.....	75
Figura 35	Detalhe da “Demonstração da Villa do Rio Grande de São Pedro sua Barra e terreno que da margem oriental do rio diz corre the o sitio chamado o Estreito”, 1767.....	75
Figura 36	“Demonstração da Villa de S. Pedro do Rio Grande, situada na Latetude Setentrional de 32 graos”, por Francisco Ferreira de Souza.....	76
Figura 37	Planta da Vila do Rio Grande, 1776.....	77
Figura 38	Detalhe da Planta da Vila do Rio Grande, 1776.....	78
Figura 39	Crescimento horizontal da cidade do Rio Grande – Núcleo Histórico – 1767/1776.....	78
Figura 40	Mapa do Canal do Rio Grande, manuscrito “Defesa da Ilha de Santa Catarina e do Rio Grande de São Pedro”, José Correia Rangel, 1786.....	79
Figura 41	Detalhe do Mapa do Canal do Rio Grande, manuscrito “Defesa da Ilha de Santa Catarina e do Rio Grande de São Pedro”, José Correia Rangel em 1786.....	80
Figura 42	Recorte do Mapa das Unidades de Planejamento do Rio Grande e com a localização aproximada de algumas construções e vias existentes em 1809.....	81
Figura 43	Aquarela do Porto do Rio Grande, por Jean-Baptiste Debret, 1824.....	82

Figura 44	Planta da Villa do Rio Grande de São Pedro do Sul, 1829.....	83
Figura 45	Mapa da Cidade de Belém do Pará, pelo Sargento-mor Gaspar João Geraldo de Gronfeldt, 1773.....	85
Figura 46	Sobreposição da Planta da Villa do Rio Grande de São Pedro (1829) ao Mapa das Unidades de Planejamento.....	86
Figura 47	Planta da Villa do Rio Grande (1829), com destaque das ruas citadas até 1850.....	87
Figura 48	Planta Geral da Cidade do Rio Grande, 1904.....	89
Figura 49	Detalhe da Planta Geral da Cidade do Rio Grande, 1904.....	90
Figura 50	Rua Benjamin Constant, entre as ruas Riachuelo e Marechal Floriano, Igreja do Carmo ao fundo, 1900-1920.....	91
Figura 51	Mapa da Cidade do Rio Grande, 1922.....	91
Figura 52	Detalhe do Mapa da Cidade do Rio Grande, 1922.....	92
Figura 53	Planta Geral da cidade do Rio Grande, 1942.....	93
Figura 54	Detalhe da Planta Geral da cidade do Rio Grande, 1942.....	93
Figura 55	Detalhe do Bairro Alto, em Lisboa. Construído em plano ortogonal, século XVI.....	94
Figura 56	Rua Marechal Floriano, esquina com o Beco do Carmo, 1850.....	98
Figura 57	Rua Marechal Floriano, nas proximidades com a Rua Andradas ou Rua Zalony, s/d.....	98
Figura 58	Detalhe da Planta da Villa do Rio Grande de São Pedro, 1829....	100
Figura 59	Rua Marechal Floriano, 1889.....	103
Figura 60	Rua Riachuelo, 1889.....	103
Figura 61	Construção da Avenida Rio Branco, Rio de Janeiro, 1903-1906..	104
Figura 62	Rua Marechal Floriano, em frente a Praça Xavier Ferreira, 1900..	104
Figura 63	Rua Marechal Floriano, postal de 1918.....	105
Figura 64	Rua General Neto após alargamento, primeiras décadas do século XX.....	105
Figura 65	Rua General Bacelar, 1930.....	106
Figura 66	Praça Dr. Pio, primeiras décadas do século XX.....	107
Figura 67	Praça Dr. Pio com a Matriz, primeiras décadas do século XX.....	107
Figura 68	Praça Xavier Ferreira com cercamento de gradil e chafariz ao fundo.....	108
Figura 69	Praça Xavier Ferreira após remodelação dos canteiros e antes da construção do prédio da Câmara do Comércio, entre 1935 e 1941.....	109
Figura 70	Centro Histórico com a Praça Xavier Ferreira ao centro, entre 1941 e 1965.....	109

Figura 71	Praça XV de Novembro, Rio de Janeiro, primeiras décadas do século XX.....	110
Figura 72	Segundo prédio da Alfândega, edificado em 1852, com lampião na fachada.....	114
Figura 73	Carroças e carruagens em frente ao Quartel General, primeiras décadas do século XX.....	115
Figura 74	Detalhe da Planta Geral da Cidade do Rio Grande, 1904.....	117
Figura 75	Cartão postal da Hidráulica Municipal do Rio Grande.....	118
Figura 76	Cartão postal da década de 1900, com o Chafariz das Três Graças.....	118
Figura 77	Início das obras de esgoto cloacal na Rua Marechal Floriano, 1917.....	122
Figura 78	Canalete da Avenida Major Carlos Pinto, 1929.....	122
Figura 79	Detalhe da Planta da Cidade do Rio Grande, com os canaletes, 1922.....	123
Figura 80	Cartão postal da Rua Marechal Floriano em 1907, com poste de iluminação na esquina.....	125
Figura 81	Bonde de tração animal na esquina das ruas 24 de Maio e Gal. Vitorino (proximidades do Centro Histórico).....	126
Figura 82	Bonde elétrico na Rua Marechal Floriano, primeiras décadas do século XX.....	127
Figura 83	Bonde elétrico no entorno da Praça Xavier Ferreira, década de 1940.....	128
Figura 84	Exemplar dos primeiros ônibus a circularem na cidade.....	129
Figura 85	Matriz de São Pedro: 1. Planta Baixa térreo, 2. Planta Baixa 2º pavimento, 3. Cortes, 4. Fachada, 5. Desenho de Plínio Bernhardt, 6. Projeto.....	133
Figura 86	Detalhe da Planta da Villa do Rio Grande de São Pedro (1829), com os quarteirões principais.....	134
Figura 87	Detalhe da “Demonstração da Villa de S. Pedro do Rio Grande, situada na Latetude Setentrional de 32 graos”.....	135
Figura 88	Tabela 2 - Tipologias arquitetônicas presentes em cidades do RS.....	136
Figura 89	Primeira Igreja do Carmo, entre 1900 e 1930.....	137
Figura 90	Tabela 3 - Tipologias arquitetônicas presentes em cidades do RS.....	138
Figura 91	Sobrado do Rasgado, entre 1824 e 1890.....	138
Figura 92	Quarteirões nos mapas de 1904, 1922 e 1942.....	140

Figura 93	Gravura “ <i>Le quai de Belle-Vue à San-Pedro de Rio Grande (Brésil)</i> ”, por Francis Richard, 1860.....	141
Figura 94	Rua Riachuelo, 1880.....	142
Figura 95	Postal da Alfândega, 1904.....	142
Figura 96	Rua General Bacelar, 1910.....	143
Figura 97	Rua Marechal Floriano, década de 1910.....	144
Figura 98	Rua Riachuelo, 1907.....	144
Figura 99	Câmara do Comércio décadas de 1940-50.....	145
Figura 100	Câmara do Comércio durante as obras.....	146
Figura 101	Edifícios Guaspari (1936), à esquerda, acima; Edifício Renner (1932) e Edifício Imperial, à direita.....	146
Figura 102	Rua Marechal Floriano, década de 1940.....	147

LISTA DE ABREVIATURAS

AHRS - Arquivo Histórico do Rio Grande do Sul

IPHAE/RS - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Estadual/ Rio Grande do Sul

IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

NEAB – Núcleo de Estudos da Arquitetura Brasileira

PMRG – Prefeitura Municipal do Rio Grande

PROGRAU – Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo

SMCP/RG – Secretaria Municipal de Coordenação e Planejamento do Rio Grande

SMT/RG – Secretaria Municipal de Turismo do Rio Grande

UFPeI – Universidade Federal de Pelotas

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	15
CAPÍTULO 1	
URBANIZAÇÃO: CATEGORIAS E INFLUÊNCIAS	22
1.1 Categorias de análise urbana	22
1.1.1 Sítio.....	23
1.1.2 Traçado.....	26
1.1.3 Espaços públicos.....	30
1.1.4 Quarteirão.....	34
1.1.5 Lote.....	36
1.1.6 Edifício.....	39
1.2 Influências na urbanização	41
1.2.1 Características iniciais da urbanização portuguesa (1139-1750).....	41
1.2.2 Modificações do Urbanismo Manuelino (1750-1777).....	45
1.2.3 A colônia americana e os primeiros núcleos urbanos (1532-1700)...	48
1.2.4 Novos rumos e expansão da colônia (1701-1800).....	52
CAPÍTULO 2	
CENTRO HISTÓRICO: SÍTIO E TRAÇADO URBANO	56
2.1 Centro Histórico: origem do Rio Grande	56
2.1.1 Criação da Povoação do Rio Grande de São Pedro (1737-1746).....	57
2.1.2 Desenvolvimento do Núcleo do Porto (1747-1754).....	64
2.2 Sítio e traçado urbano	68
2.2.1 O sítio riograndino.....	69
2.2.2 Período inicial: formação da Rua Direita (1755-1808).....	70
2.2.3 Período de desenvolvimento: o traçado urbano (1809-1858).....	80
2.2.4 Período de melhorias e modernização (1859-1941).....	88

CAPÍTULO 3

CENTRO HISTÓRICO: DOS ESPAÇOS PÚBLICOS AOS EDIFÍCIOS.....	95
3.1 Espaços públicos.....	95
3.1.1 Período de desenvolvimento: as ruas (1809-1858).....	96
3.1.2 Período de desenvolvimento: as praças (1809-1858).....	99
3.1.3 Período de melhorias e modernização: as ruas (1859-1941).....	101
3.1.4 Período de melhorias e modernização: as praças (1859-1941).....	106
3.2 Infraestrutura.....	110
3.2.1 Períodos inicial e de desenvolvimento: a infraestrutura e os serviços urbanos (1755-1858).....	111
3.2.2 Período de melhorias e modernização: a infraestrutura e os serviços urbanos (1859-1941).....	115
3.3 Quarteirão, lote e edifício.....	130
3.3.1 Período inicial: os quarteirões, os lotes e os edifícios (1755-1808).....	130
3.3.2 Período de desenvolvimento: os quarteirões, os lotes e os edifícios (1809-1858).....	134
3.3.3 Período de melhorias e modernização: os quarteirões, os lotes e os edifícios (1859-1941).....	139
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	148
REFERÊNCIAS.....	151
APÊNDICE.....	158

INTRODUÇÃO

A cidade histórica do Rio Grande localiza-se ao sul do Rio Grande do Sul, na costa do Oceano Atlântico. Encontra-se próxima à região do Rio da Prata, mais propriamente ao Uruguai e à Argentina (Figuras 01 e 02). Originou-se com a criação do Presídio e Povoação do Rio Grande de São Pedro, em 1737. Sua função inicial visava às questões militares como o avanço, e consequente defesa, do território português na região platina. Posteriormente, esteve ligada ao abastecimento da atual região de Minas Gerais, com o gado anteriormente introduzido pelos jesuítas.



Figura 01: Mapa da América do Sul
Fonte: SMT/ Rio Grande. Plano Turístico “Rio Grande, Cidade Histórica, Cidade do Mar”.



Figura 02: Mapa do RS e adjacências
Fonte: SMT/ Rio Grande. Plano Turístico “Rio Grande, Cidade Histórica, Cidade do Mar”.

Tema e objeto de pesquisa

Nos primeiros anos da povoação, foram criados dois núcleos populacionais. Inicialmente, foi instituído o Núcleo do Porto, nas margens da Laguna dos Patos. Pouco depois, em uma área próxima ao Saco da Mangueira, o Núcleo do Estreito, abandonado em 1747 pelo avanço das areias no local (QUEIROZ, 1987). O Núcleo do Porto, por abrigar a principal atividade econômica do lugar, desenvolveu-se formando o atual Centro Histórico do Rio Grande.

O interesse em conhecer a formação dessa região inicial da cidade foi o que motivou a realização do presente trabalho. O problema de pesquisa formulou-se através da seguinte pergunta: no que concerne à urbanização, como se desenvolveu o Centro Histórico do Rio Grande, entre os anos de 1755 e 1941?

Dessa forma, o objeto da investigação foi o conjunto do sítio, traçado urbano, espaços públicos, infraestrutura e serviços urbanos, quarteirão, lote e edifício presentes no Centro Histórico, durante o período citado.

Recorte físico-espacial

O Centro Histórico foi escolhido como o recorte físico-espacial do trabalho, por abranger uma parte importante da região onde se desenvolveu o antigo Núcleo do Porto. Os limites dessa área histórica foram definidos pelo IPHAN em 1992, e pelo IPHAE/RS em 1997, através de normativas técnicas (SMCP/RG, 2009). Considerando alguns marcos iniciais do lugar e priorizando regiões que ainda apresentavam características originais, no ano de 2008 a Prefeitura Municipal do Rio Grande sobrepôs os dois entornos e determinou o perímetro do Centro Histórico.

A Lei Municipal 6585/2008, que regulou o Plano Diretor do Município do Rio Grande, definiu os limites do centro como sendo, ao norte, Laguna dos Patos, ao sul, Rua General Bacelar; a oeste, Rua Conselheiro Pinto Lima e, a Leste, Rua Almirante Barroso. A sudoeste, envolveu todo o Largo Dr. Pio, avançando sobre os limites da Rua General Bacelar e estendendo-se até a Rua Luiz Loréa (Figura 03).



Figura 03: Recorte do Mapa das Unidades de Planejamento do Município do Rio Grande
Fonte: SMCP/RG. Mapa 06 do Plano Diretor do Município/2008.

A mesma lei também deliberou que o local deveria contemplar projetos específicos que valorizassem sua história, arquitetura e cultura. Dessa forma, a área consolidou-se como patrimônio cultural da cidade, apresentando as ruas e algumas das praças mais antigas. Esses registros históricos não evidenciaram apenas as características iniciais da cidade, mas também as transformações recebidas ao longo dos anos.

Rio Grande conta com instrumentos de preservação para a conservação desses documentos. O Inventário de Bens Culturais do município, realizado em 2003, contabilizou 508 registros, muitos deles localizados no Centro Histórico. A cidade também possui edificações tombadas em nível municipal, estadual e federal, a maioria delas na área histórica (Figura 04). Por todas essas questões e por ter sido a primeira povoação luso-brasileira no atual estado, recebeu, por decreto estadual, o título de “Cidade Histórica – Patrimônio do Rio Grande do Sul” (SMCP/RG, 2009).

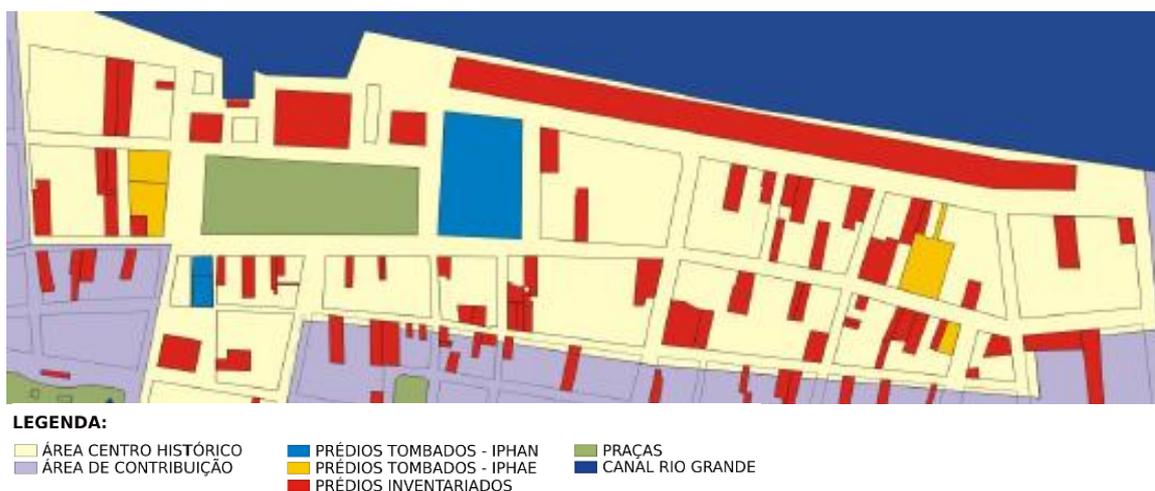


Figura 04: O Centro Histórico do Rio Grande com inventários e tombamentos
Fonte: SMCP/RG. Projeto Rio Grande, cada esquina uma história. Ano: 2009, p. 12

Recorte temporal

O recorte temporal (1755-1941) correspondeu ao período compreendido entre a edificação de dois prédios históricos. Essas construções são marcos para a arquitetura local e influenciaram, ou caracterizaram, diretamente a urbanização da área. O recorte teve início com a construção da Matriz de São Pedro, atual Catedral, no ano de 1755 (Figura 05).

A Catedral é a edificação mais antiga existente na cidade. Consta nos primeiros registros de tombamento nacional do IPHAN, em 1938, e no Inventário de Bens Culturais do Município. O caminho entre o Forte Jesus-Maria-José e a Catedral, originou a Rua Direita, atual General Bacelar, a mais antiga da cidade. Seu projeto foi elaborado pelo Sargento-mor Manoel Vieira Leão (WEIMER, 1992). A linguagem adotada foi o proto-neoclássico.

O recorte foi finalizado pelo prédio da Câmara do Comércio, edificado em 1941 e inaugurado em 1942 (Figura 06). Sua construção completou o conjunto de edificações no entorno da Praça Xavier Ferreira, o mais relevante espaço público de lazer do Centro Histórico.

A Câmara do Comércio foi construída em frente ao lago da praça, como edificação única em seu quarteirão. Com arquitetura protomoderna e em seis pavimentos, foi um projeto do escritório de engenharia Azevedo Moura & Gertum, de Porto Alegre. O prédio também foi registrado no Inventário de Bens Culturais do Município do Rio Grande.

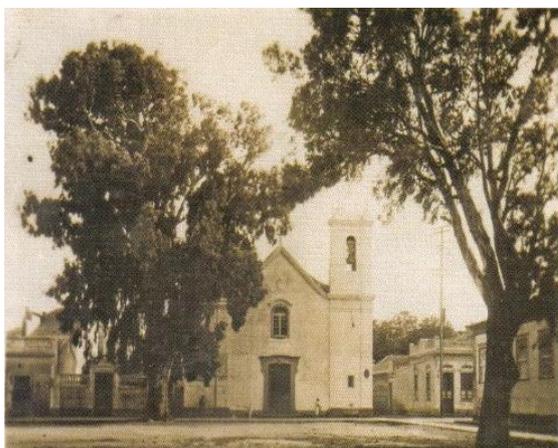


Figura 05: Catedral de São Pedro, s/d
Fonte: Biblioteca Rio-Grandense. Acervo fotográfico.



Figura 06: Câmara do Comércio, durante enchente de 1941
Fonte: TORRES, 2011a, p.34.

Objetivos

O objetivo geral do trabalho foi analisar o conjunto do sítio, traçado urbano, espaços públicos, infraestrutura e serviços urbanos, quarteirão, lote e edifício presentes no Centro Histórico, durante o período escolhido.

Os objetivos específicos foram:

- a) Compreender os conceitos e as principais transformações das categorias de análise urbana, das suas origens até o século XIX;
- b) Estudar as características de algumas cidades portuguesas, suas normas e seus reflexos nas cidades da colônia americana;
- c) Pesquisar a origem da Povoação do Rio Grande de São Pedro em 1737 e seu crescimento até 1755;
- d) Investigar o desenvolvimento do sítio, traçado urbano, espaços públicos, infraestrutura e serviços urbanos, quarteirão, lote e edifício do Centro Histórico entre 1755 e 1941;
- e) Relacionar o desenvolvimento da urbanização do Centro Histórico com as legislações e cidades portuguesas (e suas respectivas influências) e com as cidades coloniais brasileiras.

Metodologia

O presente trabalho utilizou mais de uma metodologia. Por um lado, seguiu o método comparativo da história, que consiste em procurar diferenças e semelhanças entre séries de natureza análoga, adotadas em meios sociais distintos. Dessa forma, o Centro Histórico foi relacionado a outras experiências nacionais e respectivas influências estrangeiras. Por outro lado, a reflexão acompanhou as categorias de análise urbana. O processo de urbanização foi analisado entre os elementos morfológicos que constituíram o objeto de pesquisa.

Foi realizada pesquisa bibliográfica acerca das categorias de análise urbana, do desenvolvimento das cidades portuguesas, de suas influências na cidade colonial brasileira, e da criação e desenvolvimento da cidade do Rio Grande, nos seus respectivos recortes. A relação das principais obras utilizadas foi feita nas apresentações dos itens dos capítulos.

Para a pesquisa documental buscou-se mapas, fotografias e cartões-postais sobre o desenvolvimento das categorias de análise urbana e das cidades portuguesas e coloniais brasileiras. Foram utilizados mapas, fotografias e cartões-postais, relatórios e registros oficiais, jornais e relatos de viajantes a respeito da urbanização do Centro Histórico do Rio Grande.

Justificativas

A dissertação foi inserida na linha de pesquisa *História da Arquitetura e da Cidade* que, por sua vez, faz parte da área de concentração *Arquitetura, Patrimônio e Sistemas Urbanos*. A relação com a linha de pesquisa foi estabelecida pelo fato de a investigação objetivar a história do Centro Histórico do município.

A primeira e maior justificativa para o trabalho proposto foi a falta de conhecimentos sobre a cidade do Rio Grande. São poucas as obras que descrevem sua história e características de forma aprofundada. Até o presente momento, apenas o estudo de Ana Lúcia Oliveira, **O portal meridional do Brasil: Rio Grande, São José do Norte e Pelotas (1737-1822)**, retratou a evolução do traçado urbano do Centro Histórico. Da mesma forma, o trabalho de Carlos Alberto Santos, **Ecletismo na fronteira meridional do Brasil (1870-1931)**, foi um dos únicos a analisar densamente a evolução da infraestrutura no mesmo local. As obras de Ester Gutierrez, **Barro e Sangue: mão de obra, arquitetura e urbanismo em Pelotas (1777-1888)**; e de Luíz Fernando Rhoden, **Urbanismo no Rio Grande do Sul: origens e evolução**, abordaram aspectos importantes sobre a origem do Rio Grande.

Apesar de as obras citadas anteriormente serem de extrema relevância para o estudo da cidade, sentiu-se a necessidade de um trabalho que a analisasse como tema central. Dessa forma, esta dissertação pretende colaborar a preencher esta lacuna, dentro dos recortes temporal e físico-espacial escolhidos.

A segunda justificativa para a pesquisa envolveu a questão patrimonial. O Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) conceituou patrimônio cultural como “os bens de natureza material e imaterial, tomados individualmente ou em conjunto, portadores de referência à identidade, à ação, e à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira”.

O historiador de arte Alöis Riegl (1858-1905) foi um dos primeiros a pensar em patrimônio como um objeto social imerso em significados e valores atribuídos pela sociedade (MAZIVIERO, 2009). Utilizando o termo “monumento”, classificou os bens como monumento histórico e monumento artístico. Afirmou que o primeiro engloba o segundo, não sendo possível que haja um monumento artístico que não seja histórico, por demonstrar o estado evolutivo das artes plásticas (RIEGL, 1999).

O Centro Histórico do Rio Grande, em seu conjunto, é um monumento histórico e artístico. Apresenta etapas importantes da formação das cidades e da evolução da arquitetura no estado e no país. Recebeu da população riograndina o que Riegl chamou de valor histórico, ou seja, o reconhecimento de que um determinado monumento representa um estado particular e único no desenvolvimento de um domínio da criação humana (RIEGL, 1999).

O monumento passou então a ser considerado um documento histórico, que deve ser registrado e preservado. Sendo assim, o presente trabalho pretende, através da análise da formação do Centro Histórico, contribuir para o planejamento integrado do município, para a educação patrimonial e o turismo cultural.

Estrutura

A estrutura da pesquisa foi prevista em três capítulos. O primeiro expôs as questões necessárias ao entendimento do desenvolvimento urbano do Centro Histórico. Entre essas questões estavam as categorias de análise urbana, com seus conceitos e principais mudanças ao longo do tempo; e as características da cidade portuguesa e suas influências na cidade colonial brasileira.

O segundo capítulo expôs as informações históricas obtidas na revisão bibliográfica e na pesquisa documental sobre a urbanização do centro. Inicialmente, foram estudados os primeiros dezoito anos (1737-1755) entre a formação da povoação e o início do desenvolvimento urbano. Posteriormente, foi analisada a formação do centro e o seu desenvolvimento entre 1755 e 1941. Os dados seguiram a estrutura das categorias de análise urbana. Dissertou-se sobre as duas primeiras categorias: sítio e traçado urbano.

Da mesma forma, o terceiro capítulo apresentou os dados históricos adquiridos na revisão bibliográfica e na pesquisa documental. Foram analisadas as seguintes categorias: espaços públicos (com infraestrutura e serviços urbanos vistos separadamente), quarteirão, lote e edifício. Ao longo dos dois últimos capítulos procurou-se relacionar as soluções urbanas locais àquelas inseridas em outras cidades brasileiras, e suas respectivas influências internacionais.

CAPÍTULO 1

URBANIZAÇÃO: CATEGORIAS E INFLUÊNCIAS

O primeiro capítulo deste trabalho buscou abordar os assuntos necessários à compreensão da criação e desenvolvimento urbano do Centro Histórico do Rio Grande. Dessa forma, foram inicialmente expostas questões referentes às categorias de análise urbana, seus conceitos e transformações ao longo do tempo. Em um segundo momento, foram relatadas as influências sofridas pelas cidades portuguesas e, conseqüentemente, pelas brasileiras.

1.1 Categorias de análise urbana

Para a exposição das categorias de análise urbana, primeiramente foi estudada a obra de José Lamas, **Morfologia urbana e desenho da cidade** (2011), por sua definição de cada uma das categorias. Posteriormente, foi apreciado Leonardo Benevolo, com **História da cidade** (2011), que apresentou o surgimento de algumas categorias desde as origens das cidades.

Posteriormente, com o intuito de exemplificar alguns dos elementos morfológicos nas cidades brasileiras, buscaram-se os autores Murillo Marx, com **Cidade Brasileira** (1980); Luíz Fernando Rhoden, com **Urbanismo no Rio Grande do Sul: origens e evolução** (1999) e Ana Lúcia Oliveira com **O portal meridional do Brasil: Rio Grande, São José do Norte e Pelotas, 1737-1822** (2012).

Também chamadas de elementos morfológicos, as categorias de análise urbana são instrumentos que auxiliam na compreensão da cidade. Conforme Lamas (2011), a morfologia urbana é o estudo da forma do meio urbano nas suas partes físicas exteriores, os elementos morfológicos, e na sua produção e também transformação ao longo do tempo. No entanto, é importante destacar que o estudo morfológico não analisa o conjunto de fenômenos sociais, econômicos e outros, responsáveis pelo processo de urbanização.

Segundo o mesmo autor, na dimensão urbana, ou escala de bairro, os elementos a serem analisados, para uma adequada compreensão, são: os traçados

e praças, os quarteirões e monumentos, os jardins e as áreas verdes. As categorias de análise apontadas por Marx (1980), para o estudo da formação das cidades brasileiras, são semelhantes às de Lamas: sítio urbano, traçado, vazios (ruas e praças), e construções.

Conforme Oliveira (2012), para os planos dos primeiros núcleos urbanos coloniais da América foram considerados a largura das ruas, o tamanho e a forma da praça principal, a orientação das muralhas, a localização dos edifícios públicos e a divisão das quadras em lotes (OLIVEIRA, 2012). Desde a criação dos primeiros núcleos urbanos na colônia luso-brasileira, foi possível perceber uma preocupação com um conjunto de elementos morfológicos.

Após essas observações, concluiu-se que as categorias mais adequadas de análise urbana aplicadas no presente trabalho seriam: sítio, traçado urbano, espaços públicos, quarteirão, lote e edifício. São esses os elementos necessários para a compreensão da estrutura de um respectivo bairro ou região, como no caso do Centro Histórico do Rio Grande.

1.1.1 Sítio

O sítio pode ser definido como o lugar em seus aspectos geográficos, naturais ou artificiais. É a topografia e a modelação do terreno e também os revestimentos e pavimentos, os degraus e passeios (LAMAS, 2011). O conjunto de condições encontradas em uma localidade pelos seus primeiros habitantes ou colonizadores formou o seu sítio.

Desde a origem das primeiras cidades, o sítio se apresentou como um fator determinante para a sua implantação. No chamado Oriente Próximo, às margens dos rios Nilo, Tigre e Eufrates, surgiram as primeiras sedes da civilização urbana, no IV milênio a. C. (BENEVOLO, 2011). Nas proximidades dos rios e nascentes, as terras podiam ser cultivadas, possibilitando assim o desenvolvimento de uma comunidade. Os mesmos rios, como também os mares e terrenos acessíveis, favoreciam as trocas de notícias e de mercadorias.

Outro fator importante para a implantação de uma cidade era a sua segurança. A pólis, cidade-Estado grega, tinha sua origem no topo de uma colina. Posteriormente, o povoado se estendia para uma planície vizinha e geralmente era fortificado por uma muralha. Distinguiam-se assim a cidade alta, *acrópole*, com os templos e refúgios para os habitantes e a cidade baixa, *astu*, onde se desenvolviam o comércio e as relações civis (BENEVOLO, 2011).

Com o decorrer do tempo, a escolha do sítio continuou a ser um fator preponderante para a formação de áreas urbanas. No período da Idade Média, entre os séculos V e XV, houve a recuperação de antigas cidades romanas e o surgimento de outras novas em suas periferias (LAMAS, 2011). Também surgiram novos núcleos através do desenvolvimento de aldeias rurais.

Durante o início da colonização portuguesa na América, no século XVI, houve um reconhecimento do sítio brasileiro no que diz respeito ao seu litoral. Como o diálogo de Portugal com suas colônias era feito por mar, foram escolhidas áreas costeiras para a instalação das primeiras vilas e cidades da colônia na América (MARX, 1980).

Era também importante dificultar o cerco dos oponentes lusos, fazendo uso dos acidentes geográficos naturais, costume já utilizado em Portugal e em suas colônias na África e na Ásia (RHODEN, 1999). Esses acidentes eram os canais e penínsulas, as ilhas e as elevações. Foram sítios que se transformaram em soluções defensivas muito utilizadas junto aos portos, nos primeiros séculos da colônia.

Um exemplo foi a Vila de São Vicente, primeira do Brasil colonial, fundada em 1532. Foi estabelecida em uma ilha, que recebeu o mesmo nome da vila, no atual estado de São Paulo (Figura 7). Posteriormente, em 1546, também foi fundada na ilha a Vila de Santos.

A nomenclatura de muitas regiões e cidades mostrou a importância dada pelos portugueses ao sítio encontrado. Alguns exemplos foram a Cidade do Salvador da Bahia de Todos os Santos e as mal interpretadas São Sebastião do Rio de Janeiro, na realidade uma baía, e Rio Grande de São Pedro, uma laguna (MARX 1980).

A Cidade do Salvador foi a primeira a ser fundada na colônia, em 1549, na costa da Baía de Todos os Santos. Além da prezada característica litorânea, a região

contava com morros, o que permitiu uma construção em dois níveis, visando a sua proteção.



Figura 7: O Porto de Santos e o de São Vicente em 1615

Fonte: Biblioteca Nacional Digital. Disponível em: <http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_iconografia/icon553781/icon553781.jpg>. Acesso em: 15 mar. 2014.

Posteriormente, houve também a instalação de núcleos no interior, como no caso do atual estado de Minas Gerais, após a descoberta de ouro no final do século XVII. Como a exploração era feita nas encostas das montanhas, a acomodação dos mineradores tornava-se permanente (MARX, 1980). Surgiram os primeiros núcleos populacionais da região, como Vila Rica, atual Ouro Preto.

Assim, pode-se afirmar que a maior conveniência dos sítios se alterou conforme o interesse colonizador se transformava (MARX, 1980). Da mesma forma, é importante destacar que, ao longo dos anos, conforme surgiram condições de modificação do sítio, como instrumentos e mão de obra apropriados, o mesmo foi adaptado aos mais diversos interesses. Como exemplo, muitos aterros foram utilizados para alargar as áreas peninsulares e transformar banhados em terrenos passíveis de receber cidades.

1.1.2 Traçado

O traçado compõe a segunda categoria de análise urbana. É facilmente identificável na forma das cidades, estabelecendo uma relação direta com seu sítio e precisando muitas vezes adaptar-se a ele. Ao longo do tempo, o traçado urbano foi utilizado não só como forma de ordenamento do espaço, mas também do processo social (RHODEN, 1999). Esse elemento definiu o local de áreas de lazer e comércio, entre outras. Criou conexões entre diferentes espaços, caracterizando a vida diária de seus habitantes.

A relevância do traçado para um núcleo urbano foi perceptível já nas cidades da Antiguidade. Na Grécia, o traçado reticulado, originando quadrículas, foi um meio de trazer praticidade à organização fundiária para a construção de habitações (LAMAS, 2011). As quadrículas eram assentadas indiferentemente à topografia. Na área central dos núcleos, alguns edifícios ocupavam a totalidade de uma quadra, mas o reticulado se desfazia (BENEVOLO, 2011).

No território romano, os traçados apresentaram algumas características diferenciadas. As cidades possuíam planos com intenso sentido religioso, e a delimitação dos perímetros e do traçado obedeciam a critérios cósmicos e sagrados. A cidade romana orientava-se de leste a oeste, no sentido do nascer ao pôr-do-sol, com dois eixos principais, o *decumanus maximus* (leste/oeste) e o *cardus maximus* (norte/sul), que se encontravam no centro da área construída (BENEVOLO, 2011).

Nessas cidades foi feita uma maior utilização da quadrícula, o que gerou facilidade na divisão de terrenos e na construção das edificações. A quadrícula também forneceu um plano predeterminado, de fácil assimilação e adaptação, que permitiu a execução de obras de infraestrutura (LAMAS, 2011). O plano da cidade romana de *Timgad*, fundada em 100 d.C. no norte da África, exemplificou essa forma de traçado (Figura 8). Os dois eixos principais encontravam-se no centro da área, que era composta por quadrículas. Fora dos limites da cidade, surgiram posteriormente núcleos irregulares.

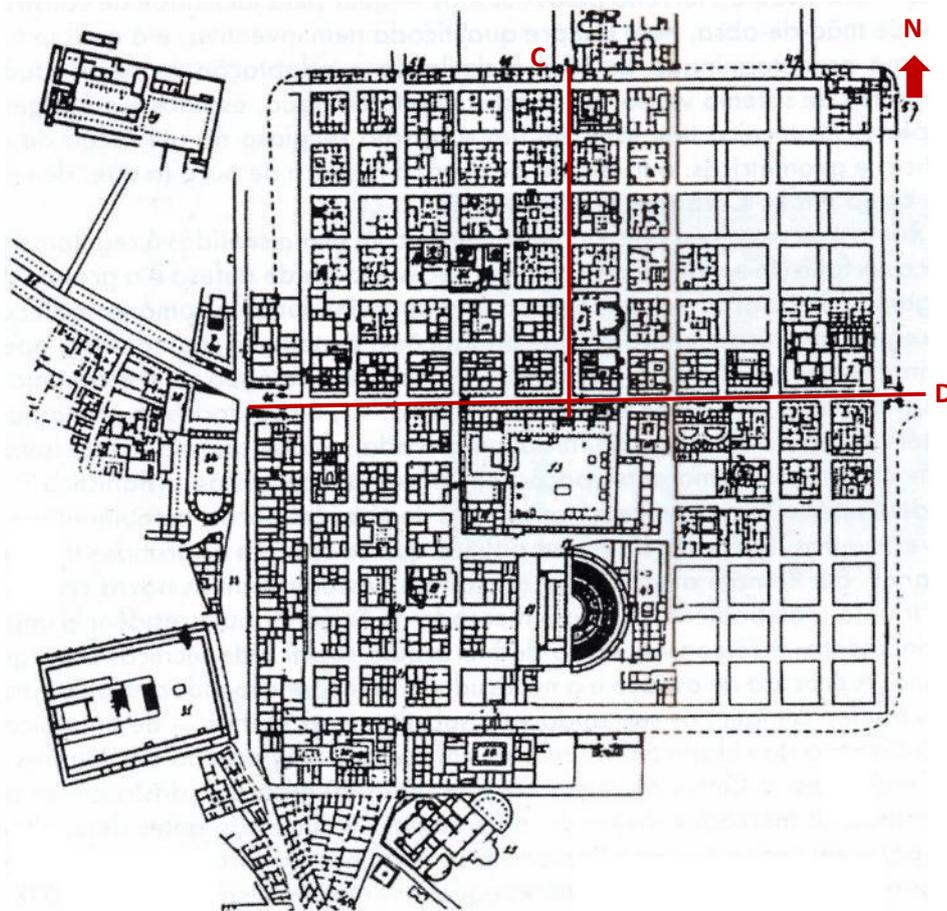


Figura 8: Levantamento do Plano de Timgad, Patrimônio Mundial da Unesco
Destaque da autora. Legenda: C) Cardus maximus; D) Decumanus maximus.
Fonte: LAMAS, 2011, p. 145.

Após a queda do Império Romano, a vida urbana foi reduzida. Porém, nos séculos X e XI, a estabilidade política e o ressurgimento do comércio voltaram a dinamizar as estruturas urbanas (BENEVOLO, 2011). Os centros urbanos da Europa cresceram e sofreram modificações que acabaram por alterar o seu desenho.

Ao que restou do traçado ortogonal romano foi sobreposto o traçado radiocêntrico da Idade Média (LAMAS, 2011). Essa justaposição aconteceu organicamente, conforme a necessidade de cada núcleo, sem uma ordem predefinida. Pela questão de espaço, a cidade medieval concentrou-se até ser necessário alargar os seus limites, formando assim anéis sucessivos de construções e de sistemas defensivos (LAMAS, 2011).

Na Paris da Idade Média, era possível perceber a existência de muros defensivos, conforme mapa do século XVI (Figura 9). Nele, foram representados um

cinturão de muros concêntrico à ilha, do reinado de Filipe Augusto (1180-1210), e também a posterior ampliação e a nova muralha da época de Carlos V (1370), na margem esquerda (BENEVOLO, 2011).



Figura 9: Paris na Idade Média, século XVI
Fonte: BENEVOLO, 2011, p. 283.

O traçado das primeiras cidades coloniais brasileiras, a partir do século XVI, foi influenciado por diversos fatos ocorridos em Portugal ao longo dos anos, conforme será retratado no item seguinte deste trabalho. Com algumas exceções, os primeiros núcleos urbanos da colônia foram irregulares, obedecendo ao sítio, com contornos indefinidos e tendendo a uma linearidade (MARX, 1980). Essas características foram mantidas nos séculos iniciais, principalmente nas cidades litorâneas. O plano da Cidade do Salvador mostrou algumas dessas particularidades (Figura 10).

Posteriormente, foi trazido para o Brasil o pensamento renascentista, inspirado nas antigas cidades e arquiteturas gregas e romanas. Nos tratados, esquemas e projetos do Renascimento, a forma da cidade foi subordinada à racionalidade, com um anseio pela ordem e disciplina geométrica (LAMAS, 2011).

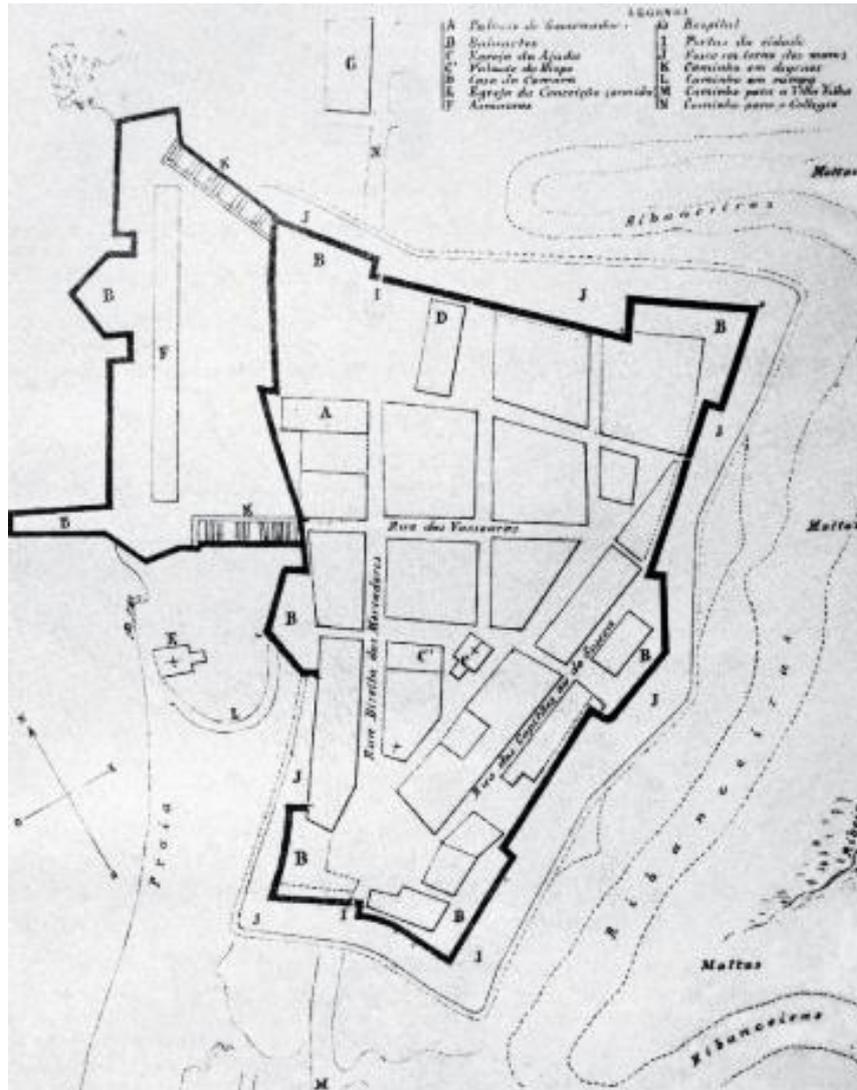


Figura 10: Cópia reduzida por Theodoro Sampaio do original existente no manuscrito “Razão do Estado do Brasil de 1611”

Transcrição de parte da legenda: A) Palácio do Governador, B) Baluartes, C) Igreja da Ajuda, D) Casa da Câmara, E) Igreja da Conceição, F) Armazéns, G) Hospital, I) Portas da cidade, J) Foço em torno dos muros, K) Caminho em degraus, L) Caminho em rampa.

Fonte: Guia Geográfico Cidade do Salvador. Disponível em: <<http://www.cidade-salvador.com/seculo16/salvador-1549.htm>>. Acesso em: 15 mar. 2014.

A partir do século XVIII, novos núcleos urbanos receberam um traçado regularizado, assentado sobre sítios mais planos e homogêneos (MARX, 1980). O traçado era formado por ruas que seguiam ao longo da margem litorânea e outras em direção ao interior, ou a partir de uma rua ao longo da própria estrada nas cidades que tinham atividades de transporte (OLIVEIRA, 2012). O primeiro caso pôde ser ilustrado pelo mapa da Vila de Aracati, no atual Ceará (Figura 11).

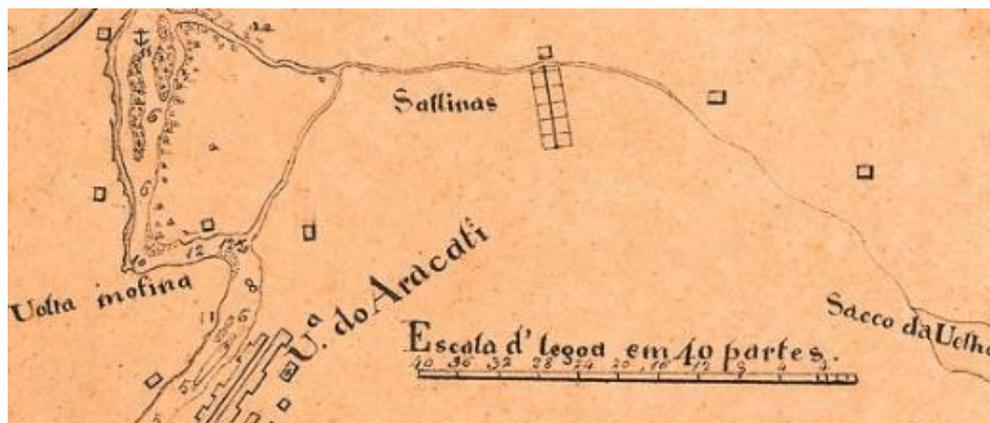


Figura 11: Detalhe da Vila de Aracati em 1813, na Carta da Capitania do Ceará
Fonte: Biblioteca Nacional Digital. Disponível em: <http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart529227/cart529227.jpg>. Acesso em: 15 mar. 2014.

A partir da segunda metade do século XIX, as cidades, primeiramente na Europa, foram submetidas a transformações para se adaptarem às novas infraestruturas e serviços gerados pela Revolução Industrial. A revolução, surgida inicialmente na Inglaterra na segunda metade do século XVIII, substituiu ferramentas por máquinas e a produção doméstica pelo sistema fabril (ARRUDA; PILETTI, 2002). Uma das consequências foi o aumento da população nas cidades, que não estavam preparadas para receber tantos novos habitantes. Em 1860, Paris, que já possuía 1.000.000 de habitantes, passou para 1.400.000 (SILVEIRA, 2009).

Nas cidades europeias, a tendência ao traçado racional e regular do século XVIII permaneceu, com algumas modificações que visaram sanar os problemas da alta densidade demográfica. A evolução do armamento e das estratégias militares tornaram as muralhas pouco úteis e permitiram que as cidades crescessem além dos seus limites antigos (LAMAS, 2011). Da mesma forma, novas e largas avenidas cortaram os antigos planos das cidades, permitindo a circulação de pessoas e veículos.

1.1.3 Espaços públicos

Os espaços públicos compreendem as ruas, praças e largos. São áreas vazias, sem edificações, utilizadas pela população em geral. Eles dão características únicas às cidades, sendo definidos pelos traçados e, muitas vezes, determinando os

espaços privados, ou seja, os quarteirões. Podem ser áreas com diferentes usos, ou um caminho entre pontos importantes.

O formato de uma rua sempre acompanhou o traçado que a desenvolveu. Como visto anteriormente, as ruas da cidade romana eram retas, paralelas ou perpendiculares entre si. Eram espaços de comércio e circulação. Recebiam a atenção necessária para que essas atividades ocorressem. Durante a Idade Média, a rua foi o elemento base do espaço urbano, concebida com pouca largura, para se andar a pé ou com animais de carga, servindo assim de circulação e acesso aos edifícios (LAMAS, 2011).

No Brasil colonial, um dos mais relevantes e antigos exemplares das ruas foram as chamadas Ruas Direitas. Variando de largura e nem sempre retas, elas deveriam ligar diretamente pontos relevantes de uma localidade, quase sempre envolvendo um templo religioso (MARX, 1980). Estavam presentes em muitas vilas e cidades, como no Rio de Janeiro, conectando o Morro do Castelo ao Mosteiro de São Bento (Figura 12).



Figura 12: Gravura “*Rue Droite*”, Rio de Janeiro 1822-1825 por Johann Rugendas
Fonte: Biblioteca Nacional Digital. Disponível em: http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_ikonografia/icon94994_item1/icon_94994_jpg/icon94994_137.jpg. Acesso em: 15 mar. 2014.

A partir do século XVIII, surgiram ruas mais ortogonais, geradas pelo traçado regular. A vinda da família real portuguesa, e de muitos engenheiros militares, para o Rio de Janeiro e a Abertura dos Portos em 1808 transformaram as cidades. Houve uma preocupação maior com as questões urbanas, tendo sido criadas ruas mais largas, que aos poucos ganharam passeios e iluminação pública.

O espaço da rua era relevante socialmente. Até meados do século XX as fachadas públicas das edificações eram as que mais recebiam ornamentos e preocupações estéticas. Quando a família real se mudou para a colônia, foi banido o costume de utilizar rótulas e muxarabis, reduzindo o isolamento das áreas residenciais (MARX, 1980). Ao longo dos anos, as aberturas das construções voltadas para essas fachadas ficaram maiores, permitindo que os moradores enxergassem a rua e as praças.

A praça foi um elemento morfológico que se distinguiu de outros espaços vazios, resultados de alargamentos ou confluências de traçados, por sua organização espacial e desenho intencional (LAMAS, 2011). É um importante lugar de encontro e de práticas sociais.

No período renascentista, a praça era entendida como um lugar especial, e não apenas um vazio na malha urbana. Era o lugar público, onde se concentravam os principais edifícios e monumentos, adquirindo valor funcional, político-social, simbólico e artístico (BENEVOLO, 2011). O espaço aberto da praça também permitia uma melhor contemplação dos monumentos. Por isso ela estava sempre próxima a importantes construções.

No Brasil colonial, os templos religiosos sempre desenvolveram relevantes papéis na sociedade. Quase sempre sua presença e influência ultrapassavam as de quaisquer outras instituições (MARX, 1980). Em torno das capelas, paróquias e mosteiros, surgiram as praças das vilas, geralmente também próximas às fortificações. Essa questão deveu-se à existência do padroado, ou seja, a participação da Igreja nos assuntos do Estado Português (OLIVEIRA, 2012).

Certas praças também tinham caráter cívico, sendo contíguas a importantes prédios públicos. A primeira praça do Brasil foi a Praça Municipal da Cidade do Salvador, também chamada de Praça Tomé de Sousa. O espaço conciliava em seu

entorno a Casa da Câmara e Cadeia e o Palácio do Governador (MARX, 1980). A área da praça foi representada na figura 10, como um espaço vazio (entre as letras “A” e “D”).

O espaço do largo, algumas vezes também chamado de terreiro, quando se localizava junto a igrejas, não foi assimilado ao conceito de praça, pois era um espaço accidental (LAMAS, 2011). Os largos eram inicialmente vazios urbanos sem muita relevância, aos quais posteriormente foi transmitida uma serventia. Muitos largos contíguos a igrejas eram vazios irregulares que foram aprimorados, recebendo áreas ajardinadas ou pequenos monumentos (MARX, 1980).

A atual Praça XV de Novembro, no Rio de Janeiro, foi criada a partir do Largo do Carmo. Seus limites foram definidos nos finais do século XVII, após a apropriação do seu espaço pelos carmelitas, cujo convento se situava atrás da praça (MARX,1980). Com sua implantação, o espaço entre o templo e os prédios públicos foi preservado para a população (Figura 13).



Figura 13: Gravura “*Vue de la Place du Palais*” de Thierry Frères, 1839
Fonte: Biblioteca Nacional Digital. Disponível em: http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_iconografia/icon393054/icon393054_137.jpg. Acesso em: 15 mar. 2014.

No final da década de 1750, Portugal entrou em um novo momento político-ideológico, inspirado nos ideias iluministas que defendiam a separação entre o Estado e a Igreja (RHODEN, 1999). Nesse período, uma resolução adotada em Portugal, e, posteriormente, na sua colônia americana, foi a duplicidade das praças nos povoados, uma cívica e uma religiosa (OLIVEIRA, 2012).

Assim como visto antes, a partir da segunda metade do século XIX, as cidades passaram por adaptações, devido ao crescimento da população. Nesse sentido, as praças exerceram um papel importante, sendo utilizadas como uma forma de trazer mais salubridade ao ambiente das cidades. Situadas em pontos estratégicos do traçado e recebendo monumentos, tornaram os locais mais iluminados e arborizados.

1.1.4 Quarteirão

Assim como as demais categorias urbanas, o quarteirão não é independente. Relaciona-se diretamente com o traçado, definindo-o ou sendo definido por ele. O quarteirão agrupa subunidades, como os lotes, mas pode também compor a parte mínima identificável na estrutura urbana (LAMAS, 2011).

Na Grécia, a quadrícula correspondia ao atual quarteirão. Esse elemento era essencialmente ocupado por residências, já que o posicionamento e localização dos edifícios públicos, na área central, era independente da malha geométrica (LAMAS, 2011). Essa organização persistiu com o quarteirão romano (Figura 8), também fundamentalmente residencial. No seu interior, os espaços livres correspondiam aos pátios. Não havia logradouro, eram as fachadas que limitavam o quarteirão.

Da quadrícula da Antiguidade, o quarteirão recebeu desenhos mais orgânicos com o decorrer da Idade Média. As ruas sinuosas criaram entre si espaços variados, alguns com formas arredondadas, conforme plano da cidade de Braga, em Portugal (Figura 14). Igualmente, os edifícios se concentravam na periferia do quarteirão, deixando livres os fundos de cada lote para a implantação de hortas ou jardins privados (BENEVOLO, 2011).

Os edifícios variavam em suas fachadas, conferindo irregularidade volumétrica ao quarteirão. Segundo Lamas (2011), foi nesse momento que o quarteirão deixou de ser apenas um meio de loteamento e divisão cadastral do solo e tornou-se um elemento morfológico urbanístico.

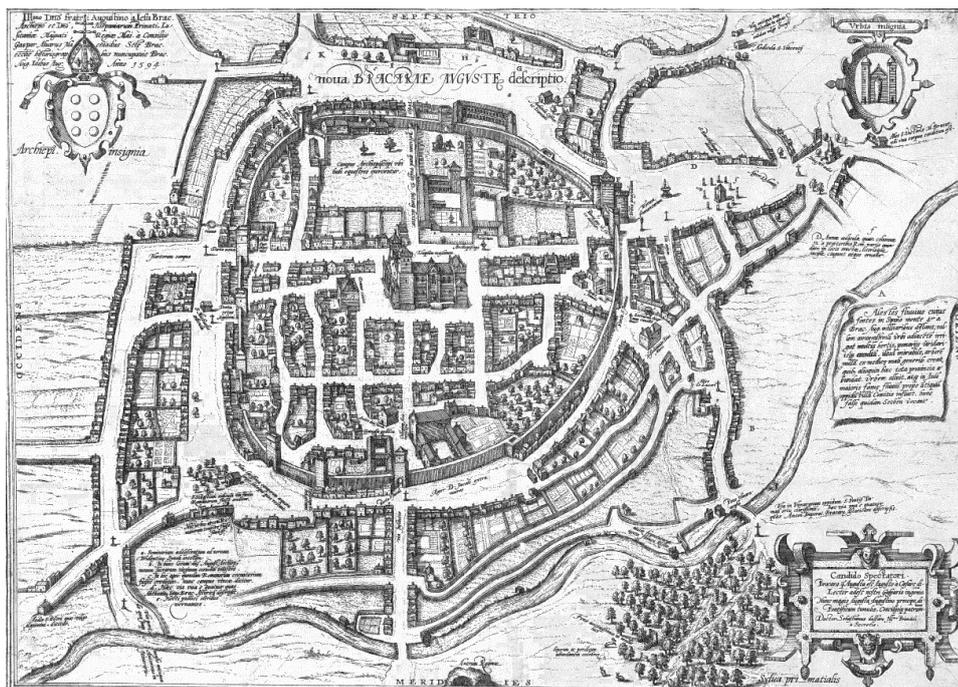


Figura 14: Plano da atual cidade de Braga, em Portugal, 1594
 Fonte: LAMAS, 2011, p. 155.

Posteriormente, o traçado renascentista voltou a gerar quarteirões reticulados. A quadrícula prosseguiu atendendo às necessidades distributivas de organização habitacional. Adaptou-se ao ideal renascentista de uniformização estética e disciplina racional do espaço, permitindo também a hierarquização das diferentes ruas (LAMAS, 2011). Um quarteirão podia também conter um único edifício monumento, com avenidas que convergissem até ele, criando pontos relevantes para o traçado de uma localidade.

Na cidade colonial brasileira, os quarteirões foram inicialmente irregulares. Existia uma referência à quadrícula, gerada pelo paralelismo de algumas ruas. A partir do século XVIII, com o surgimento do traçado regular, utilizado em terrenos mais planos e uniformes, teve origem um conjunto heterogêneo de vias públicas e também de quarteirões (MARX, 1980).

Além da tradicional quadrícula, o traçado regular trazido pelos portugueses gerou quarteirões mais alongados e retangulares. Esses quarteirões extensos estruturaram uma hierarquia urbana. A maior face do quarteirão era paralela à rua principal, e seus lotes eram distribuídos de forma que suas testadas ficassem também paralelas a essas ruas (OLIVEIRA, 2012).

Esse padrão foi muito utilizado na Europa a partir do século XIII, no final da Idade Média. Um exemplo foi a cidade de Sines em Portugal. Com origens no período romano, a localidade adquiriu autonomia administrativa no século XIV. Sines foi considerada como um importante exemplo de traçado regular nos primeiros séculos de Portugal (RHODEN, 1999). Seus quarteirões foram definidos de forma que o maior lado ficasse voltado ao Oceano Atlântico (Figura 15).

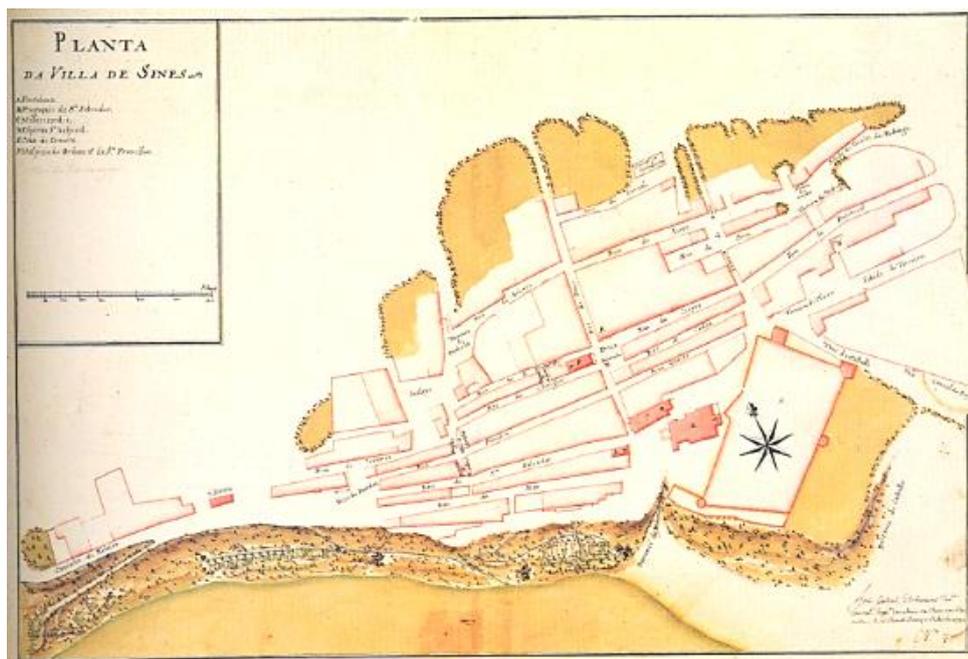


Figura 15: Planta da Vila de Sines, século XVIII

Fonte: Câmara Municipal de Sines. Disponível em: <<http://www.sines.pt/PT/Viver/memoria/visitasguiadas/Documents/Pelas%20Ruas%20de%20Sines%20-%20Breve%20guia%20do%20Centro%20Hist%C3%B3rico%20-%20JEP%202013.pdf>>. Acesso em: 21 mar. 2015.

A partir do século XIX, o quarteirão transformou-se em um processo sistemático e elaborado, com aperfeiçoamentos e melhorias (LAMAS, 2011). Continuou com a sua função inicial de organizar os loteamentos, mas precisou adaptar-se ao crescimento rápido das cidades. Também se moldou aos novos traçados, resultando em formas que nem sempre eram quadradas ou retangulares.

1.1.5 Lote

O lote é a divisão do quarteirão em unidades, ou seja, a parcela mínima da cidade. Ele estabelece uma importante relação com o edifício, definindo seus limites máximos. Desde as mais antigas cidades até o período moderno, a edificação urbana

foi dependente do lote, tendo sua forma determinada pela divisão do solo urbano (LAMAS, 2011).

Os quarteirões grego e romano eram subdivididos em lotes residenciais de tamanhos e formas variados, resultantes de parcelamentos anteriores, nos quais algumas terras haviam sido distribuídas para a população (LAMAS, 2011). As residências e os pátios internos desse período ocupavam diferentes áreas e posições dentro dos seus lotes. Os muros dos lotes faziam a divisão entre a rua e o espaço privado.

Na Idade Média, muitas vezes os quarteirões apresentavam formas orgânicas. No entanto, sua divisão em lotes criava a maior quantidade possível de espaços ortogonais. Essa atitude demonstrou uma preocupação em simplificar os desenhos dos edifícios e das hortas privadas, como mostrou a imagem da aldeia inglesa de *Hereford* (Figura 16). As fachadas principais dos lotes foram dispostas em frente às ruas principais.



Figura 16: Planos da aldeia inglesa de Hereford, séculos X e XII
Fonte: BENÉVOLO, 2011, p.262.

Como visto anteriormente, os traçados e quarteirões do Brasil colonial tiveram inicialmente formas irregulares. A situação passou a mudar no século XVIII com o uso do traçado reticulado. Dentro desses quarteirões alongados, os lotes foram sendo divididos ao meio, ficando suas fachadas principais voltadas para as ruas e seus fundos para o interior do quarteirão (OLIVEIRA, 2012).

Posteriormente, com a abertura das ruas transversais, perpendiculares às principais, houve uma nova divisão dos lotes. As novas unidades ficaram com as fachadas principais voltadas para essas últimas travessas. Esse fato pode ser observado no plano do Bairro Alto de Lisboa, no século XVI (Figura 17).



Figura 17: Bairro Alto, Lisboa. Construído em plano ortogonal, século XVI
Fonte: LAMAS, 2011, p.189.

A influência do desenho português na demarcação dos lotes também evidenciou a importância do espaço público. O que definia o valor de um lote era a medida da sua testada (GUTIERREZ, 2004). Esse fato fez com que a largura de cada lote variasse de acordo com o poder econômico do comprador.

No Brasil colonial, a largura mínima das testadas dos lotes era definida por normas específicas. Buscando aproveitar toda essa largura, as fachadas dos edifícios iam até os limites laterais dos terrenos. Consequentemente, vários lotes com igual testada geravam edifícios muito semelhantes, trazendo identidade aos quarteirões e estendendo-se aos seus bairros.

1.1.6 Edifício

O edifício, último elemento morfológico a ser analisado, traz características únicas a uma cidade, sendo que seu conjunto cria os diversos setores nela contidos. É através dos edifícios que se constitui a área urbana e se organizam os diferentes espaços identificáveis, e com forma própria: a rua, a praça, o beco, a avenida ou outros espaços mais complexos (LAMAS, 2011).

Os edifícios são agrupados em diferentes esquemas construtivos, os tipos, decorrentes da sua forma e função. O tipo é um programa que respeita as necessidades funcionais e permite elaborar diferentes produtos. A tipologia edificada determina a forma urbana, e a forma urbana é condicionadora da tipologia edificada, em uma relação dialética (LAMAS, 2011). Desde a criação da cidade, a implantação de algumas tipologias influenciou a formação das ruas, quarteirões e sistemas viários.

Pode-se afirmar que duas das mais importantes tipologias existentes nas cidades foram os templos religiosos e as fortificações. Os templos, desde a Antiguidade, influenciaram a posição de outras edificações e determinaram a abertura de ruas principais. Os fortes tiveram as suas regiões abraçadas por aglomerações maiores, sendo que deles surgiram as principais ligações com o espaço restante (MARX, 1980).

Os edifícios que surgiram simultaneamente à formação das freguesias, vilas e cidades também determinaram características do local. Assim como já foi visto, a fachada foi a separação entre o espaço privado do quarteirão e o espaço público da rua. Ela exprimiu as características distributivas, o tipo edificado e a linguagem arquitetônica de cada edifício (LAMAS, 2011). Graças aos vãos de aberturas e algumas restrições de cada época, o arranjo das fachadas permitiu disposições por vezes limitadas. Esse fato influenciou a imagem da cidade, como pode exemplificar uma ilustração da cidade de Bolonha, no final do período medieval (Figura 18).

Na cidade brasileira, não foi diferente. Inicialmente, as fortificações, instalações religiosas, casas da câmara e alfândegas do período colonial influenciaram a posterior instalação de praças e demais prédios públicos. Algumas alterações aconteceram no século XIX, com transformações visando uma maior salubridade,

que reposicionaram alguns edifícios relevantes e criaram outros pontos principais, com novas praças e monumentos.

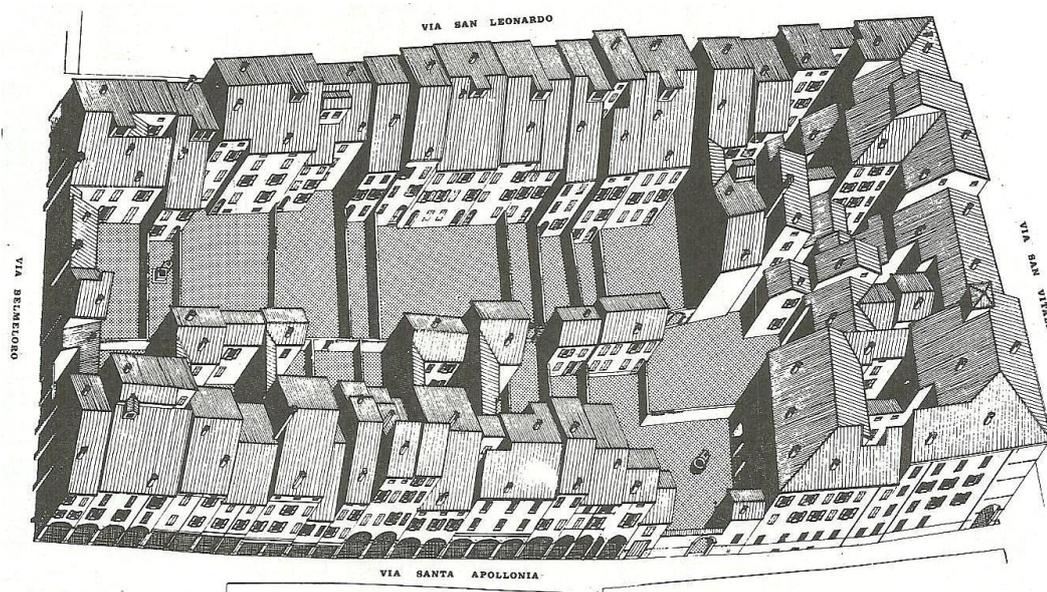


Figura 18: Quarteirão em Bolonha, com as casas em fileira, e as hortas ao centro
Fonte: BENEVOLO, 2011, p.335.

Os comércios e as residências, algumas vezes unificados em um só prédio, permaneceram, ao longo dos primeiros séculos, inteiramente conectados ao desenho dos lotes. Casas térreas, sobrados e casas de porão alto formaram fileiras de fachadas similares (Figura 19). Eram utilizadas diferentes tipologias, como será destacado, posteriormente, neste trabalho.



Figura 19: Cartão postal de Salvador, 1899
Fonte: Guia Geográfico Cidade do Salvador. Disponível em: <<http://www.cidadesalvador.com/seculo19/kunzli-freres.ht>>. Acesso em: 15 mar. 2014.

Na segunda metade do século XIX, surgiram as casas urbanas com novos esquemas de implantação, afastadas dos vizinhos e com jardins laterais (REIS FILHO, 2011). Adaptaram-se às topografias existentes e disputaram a frente para as ruas e praças, com as Igrejas e prédios públicos (MARX, 1980).

1.2 Influências na urbanização

A cidade brasileira foi influenciada por diversos acontecimentos ocorridos desde a origem dos primeiros núcleos urbanos. No entanto, por ter sido uma colônia portuguesa, o Brasil recebeu forte inspiração das cidades lusas para a formação das suas cidades. Dessa forma, este item abordou os acontecimentos que marcaram a evolução da cidade portuguesa e as normas trazidas para a cidade colonial brasileira.

Esses temas foram divididos em quatro subitens, que corresponderam a importantes períodos da formação dessas cidades. O primeiro deles tratou das origens da cidade lusa e de seu desenvolvimento até 1750; o segundo abordou as transformações urbanas ocorridas em Portugal durante a gestão do Marquês de Pombal (1750-1777). O terceiro período relatou a criação das primeiras vilas e cidades do Brasil colonial até o século XVIII; e o quarto período apresentou as questões referentes à expansão da colônia portuguesa, principalmente rumo ao sul.

Para o estudo desses temas, buscou-se os já mencionados autores Luíz Fernando Rhoden (1999) e Ana Lúcia de Oliveira (2012). A eles foi acrescentada a obra de Ester Gutierrez, **Barro e Sangue: mão de obra, arquitetura e urbanismo em Pelotas, 1777-1888** (2004). Posteriormente, como suporte às questões históricas, mundiais e brasileiras, foram adicionados José Arruda e Nelson Piletti, com a obra **Toda a História** (2002).

1.2.1 Características iniciais da urbanização portuguesa (1139-1750)

Até a unificação do Reino português, no século XII, suas cidades somaram características advindas de outras povoações que habitaram a Península Ibérica. Essas marcas caracterizaram as cidades portuguesas e, posteriormente, as colônias lusas na África, Ásia, Oceania e América do Sul.

Inicialmente, o modelo de cidade romana com traçado reticulado, ruas ortogonais e quadrículas influenciou algumas localidades do território português. No século V, com a queda do Império Romano, houve a invasão bárbara. Surgiram assim aldeias distribuídas ao redor de um caminho principal, ou espaço onde eram guardados os animais (OLIVEIRA, 2012).

Posteriormente, a partir do século VIII, tiveram início as invasões islâmicas, assim como a fase das lutas de Reconquista cristãs. Os mouros ocuparam os antigos assentamentos romanos e transmitiram a eles algumas das características da cidade islâmica. Entre elas estavam ruas mais estreitas e sinuosas.

Em 1139, Portugal estabeleceu suas últimas fronteiras e expulsou os mouros (ARRUDA; PILETTI, 2002). Muitas cidades foram criadas e outras reconstruídas, dando início a um importante período da urbanização lusa. Assim como a anteriormente citada Sines (Figura 15), Vila Viçosa (Figura 20) foi um exemplo desse período.



Figura 20: “Plan de la Ville et chasteau de Villa-Viçosa”, por Louis Boudan, século XVII
Fonte: Bibliothèque Nationale de France. Disponível em: <<http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b6903661j>>. Acesso em: 12 mai. 2015.

A Vila, fundada em 1267, expressou um dos mais exatos traçados regulares dessas cidades novas. Contava com muralha retangular, castelo em uma extremidade, largo com uma igreja ao centro e ruas retas que se cruzavam (RHODEN, 1999).

Apesar das influências que o território português recebeu, os novos núcleos foram caracterizados principalmente por seu sentido prático. Não são conhecidas documentações da Idade Média ou do período renascentista, que comprovem a existência de teorias portuguesas sobre a fundação de cidades. Na Espanha, entretanto, mesmo sem textos antigos conhecidos, existia uma maior preocupação teórica sobre o modo como deveriam ser as novas cidades (OLIVEIRA, 2012).

As legislações lusas eram genéricas para o reino e suas colônias, e careciam de informações sobre a urbanização (RHODEN, 1999). As legislações existentes, também chamadas de Ordenações do Reino, eram as Ordenações Afonsinas (1446-1521), posteriormente recopiladas como Ordenações Manuelinas (1521-1603).

No século XVI, durante o reinado de D. Manuel I, teve início em Portugal um período chamado de Urbanismo Manuelino, caracterizado pela retificação de antigas ruas sinuosas e praças irregulares (OLIVEIRA, 2012). Essa fase foi um resultado das influências renascentistas que ocorreram por toda a Europa, buscando ordem e regularização para as cidades. Foi desse período a criação do Bairro Alto em Lisboa (Figura 17).

Em 1580, com a morte de D. Henrique, o Rei espanhol D. Filipe II assumiu o trono português, tornando-se D. Filipe I de Portugal. Teve início a União Ibérica, que se estenderia até 1640. Sob o domínio espanhol, Portugal passou a contar com técnicos urbanizadores formados em seu território, com sólido embasamento teóricos de origem italiana (RHODEN, 1999). Em 1594, D. Filipe oficializou em Lisboa a Aula de Arquitetura, sob a direção do arquiteto e engenheiro militar italiano Felipe Terzi.

D. Filipe sancionou, em 1595, as Ordenações Filipinas, com a mesma estrutura das anteriores Ordenações Manuelinas. No entanto, a nova legislação passou a

vigorar em 1603, com conteúdo modernizado e pragmático, adaptado às necessidades locais.

Em 1640, com a restauração da independência, Portugal passou a tomar medidas que visavam à proteção do seu território, com a construção de novas fortalezas no reino. Houve um aumento da influência dos arquitetos e engenheiros militares, tendo como marco a Aula de Fortificação e Arquitetura Militar, dirigida por Luís Serrão Pimentel e instalada em Lisboa, em 1647 (RHODEN, 1999).

Serrão Pimentel foi autor **do *Método lusitano de desenhar as fortificações das praças regulares e irregulares, fortes de campanha e outras obras referentes à arquitectura militar***, publicado postumamente em 1680. O texto foi uma compilação de vários textos europeus sobre fortificações, e trouxe uma série de descrições de como deveriam ser as fortalezas, as cidades e as vilas (OLIVEIRA, 2012).

Uma importante passagem da obra afirmava:

[...] Primeiramente no centro da fortaleza, ou povoação se deve deixar um terreiro, ou praça grande que deve ser a principal das armas; porque aqui convém que assista a principal força do presidio [...]. A dita praça de armas principal no centro da fortaleza deve ser com os lados paralelos as cortinas da fortificação regular. Da praça de armas principal deve sair umas ruas direitas para os baluartes; outras para as cortinas [...]. Deve também haver outras ruas que atravessam ordenadamente as que saem do centro, e em correspondência entre si, para serem melhores as serventias assim para o civil, como para o militar, e maior formosura da povoação (PIMENTEL, 1680, apud RHODEN, 1999).

Após a restauração de seu reino, Portugal criou um conselho para os assuntos nas colônias ultramarinas. Foi denominado Conselho Ultramarino e mantido com a função de órgão de aconselhamento do Rei entre 1642 e 1833 (RHODEN, 1999). Todas as questões relativas às colônias de Portugal passaram a ser tratadas pelos conselheiros, desde a compra de mantimentos nas Capitânicas até a assinatura como testemunhas nas Cartas Régias de fundação de vilas (OLIVEIRA, 2012).

Em 1719, Manuel de Azevedo Fortes foi nomeado Engenheiro-Mor do Reino. Fortes estudou na Espanha, na França e na Itália, de onde trouxe importantes

contribuições. Escreveu **Tratado do modo mais fácil e o mais exato de fazer as cartas geográficas**, publicado em 1722. Desenvolveu **O Engenheiro português**, em 1728-1729, um manual de desenho técnico que foi sua obra mais famosa, e **Lógica racional, geométrica e analítica**, em 1744 (RHODEN, 1999).

As obras de Azevedo Fortes introduziram em Portugal as bases racionais e científicas da ciência cartográfica, que foram muito relevantes aos interesses do país. Com o tempo, os arquitetos e engenheiros militares transformaram-se em um modelo de profissional polivalente, uma mistura de intelectual, cientista e técnico, sempre integrados na elite cultural de Portugal (RHODEN, 1999).

1.2.2 Modificações do Urbanismo Pombalino (1750-1777)

Em 1750, D. José I assumiu o trono português. Nomeou Sebastião José de Carvalho e Melo, futuro Marquês de Pombal, como Secretário de Estado da Guerra e dos Negócios Estrangeiros. Em novembro de 1755, Lisboa sofreu um terremoto, seguido por um incêndio, que destruiu grande parte da cidade. No processo de reconstrução do local, teve início um conjunto de transformações que visaram instituir em Portugal uma visão iluminista (RHODEN, 1999).

Com o trágico acontecimento, Pombal foi então nomeado Secretário de Estado dos Negócios Interiores do Reino, cargo mais abrangente e de maior poder de atuação. Através de um governo caracterizado por muitos autores como pragmático e racional, procurou fazer as grandes transformações econômicas e sociais das quais Portugal necessitava. Pombal fez das reformas urbanas de Lisboa, e da prática urbanizadora implementada em outras oportunidades um instrumento privilegiado de divulgação ideológica (OLIVEIRA, 2012).

A equipe do Engenheiro-mor Manuel da Maia apresentou os planos para a reedificação de Lisboa em abril de 1756, mas apenas em maio de 1758 um alvará possibilitou o início dos trabalhos. A solução arquitetônica e urbanística da reconstrução foi consequência das *Dissertações*, elaboradas por Manuel da Maia e dirigidas a D. José I, logo após a catástrofe, discutindo cinco alternativas urbanísticas. Por seu caráter prático, optou-se pela reconstrução da área menor e de maior

impacto, onde se concentravam o Terreiro do Paço e a área de maior circulação, a da Cidade Baixa (GUTIERREZ, 2004).

Os trabalhos foram desenvolvidos na Casa do Risco, que havia sido criada para a reconstrução (RHODEN, 1999). O novo plano de Lisboa, de autoria do capitão Eugênio dos Santos, seguiu as teses de Maia, propondo ruas direitas, cortadas em ângulo reto, formando uma malha que unia o Terreiro do Paço, também chamado de Praça do Comércio, ao Rossio (GUTIERREZ, 2004). O plano apresentou um traçado regular e racional (Figuras 21 e 22).

No plano, as ruas principais teriam largura de 60 palmos (13.20 metros), com 10 palmos (2.20 metros) de cada lado para os passeios e cloacas, enquanto as ruas secundárias teriam 40 palmos (8.80 metros) de largura, também com passeios (OLIVEIRA, 2012). As fachadas deveriam ter sacadas nos primeiros andares e janelas nos demais, nas ruas principais e apenas janelas nas outras vias. Foram previstos portais especiais para as “casas nobres”.

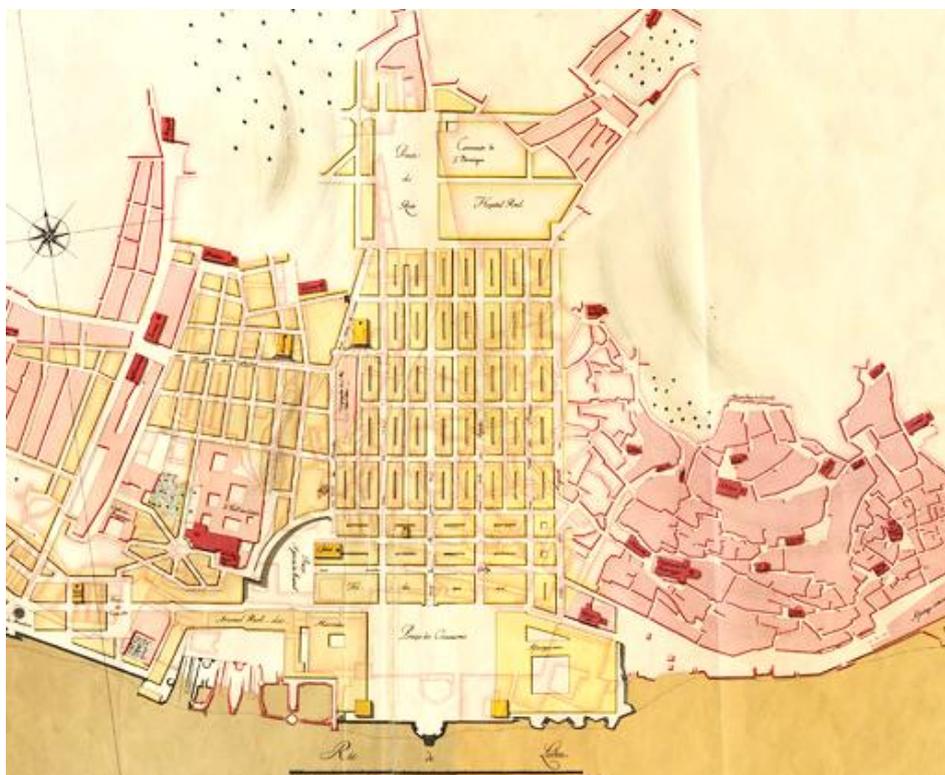


Figura 21: Plano para a Baixa de Lisboa, pelo Capitão Eugênio dos Santos, 1756
Fonte: RHODEN, 1999, p. 49



Figura 22: Cartão postal da Lisboa Pombalina, com a Praça do Comércio, século XIX
Fonte: Postais de Lisboa. Disponível em: <49<http://www.edicoes19deabril.com/postais-lisboa-historica/#!prettyPhoto>>. Acesso em: 22 mar. 2015

Durante a reconstrução de Lisboa surgiram os ruadores ou arruadores. Foi deles, mais do que dos engenheiros, que dependeu a forma urbana na metrópole lusa e na sua colônia americana. Com sua técnica de cordel, eles tinham a tarefa de demarcar as ruas, os quarteirões e os lotes (OLIVEIRA, 2012).

Algumas questões como o alargamento das ruas, o uso primoroso do traçado regular e os conceitos de salubridade foram princípios novos que precisaram ser obedecidos pelos construtores. Segundo Rhoden (1999), Pombal procurou utilizar o traçado urbano como forma de ordenamento do espaço e do processo social. Tentou criar um espaço domesticado e interligado, submetido à racionalização do homem, em proveito da felicidade pública.

O trabalho de Pombal no campo urbanístico não foi reduzido à reconstrução de Lisboa. Novas cidades, com traçado mais regular, foram fundadas nas colônias portuguesas, inclusive no Brasil. Houve também a fundação de novas vilas na região lusa do Algarve, como Vila Real de Santo Antônio, em 1774.

No ano de 1777, com a morte de D. José I, o trono português foi assumido por D. Maria I. Pombal foi então retirado do cargo de Secretário de Estado, por imposição da sucessora.

1.2.3 A colônia americana e os primeiros núcleos urbanos (1532-1700)

Por volta do século XV, a Coroa portuguesa iniciou a sua expansão ultramarina, marcando o começo de uma presença ativa por todo o mundo. Após os territórios da África, foram conquistados outros na Índia, Ásia e América. No reinado de D. João III (1521–1557), ocorreram o início da colonização do continente americano e a retirada do norte da África, quando os portugueses trouxeram com eles a experiência da escravidão (GUTIERREZ, 2004).

A necessidade de segurança no comércio marítimo gerou preocupações que fizeram com que a Coroa criasse feitorias em suas colônias. Inicialmente, eram apenas depósitos de mercadorias e postos de abastecimento, mas se tornaram pontos fixos, protegidos por fortificações (RHODEN, 1999). A partir dessas construções militares foram fundados muitos dos núcleos urbanos das novas colônias.

Com o objetivo de iniciar a colonização de suas terras na América, a Coroa lusa instituiu o sistema de Capitanias Hereditárias em 1534 (Figura 23). Através dele, D. João III dividiu a colônia em, inicialmente, quinze faixas de terra com largura entre 200 e 650 quilômetros, indo do litoral à linha do Tratado de Tordesilhas (ARRUDA; PILETTI, 2002). O tratado, assinado em 1494, entre os reinos de Portugal e Espanha, definiu uma linha divisória para a conquista de terras a serem descobertas por cada reino. O limite permitia que Portugal avançasse a oeste até a região da atual cidade de Laguna.

O sistema de capitanias era um misto de organização feudal e mercantil, com objetivos de caráter comercial de exploração e defesa do território (OLIVEIRA, 2012). Cada capitania era comandada por um donatário, que adquiria a encargo de distribuir as terras aos colonos, fundar núcleos urbanos, entre outras funções. Portugal procurou explorar ao máximo os recursos particulares dos donatários, iniciando um processo de exploração econômica na colônia e buscando proteger as costas brasileiras contra as investidas de corsários estrangeiros (RHODEN, 1999).

algumas vilas próximas às capitânicas de Pernambuco e São Vicente, regiões que mais se desenvolviam. Todos os núcleos estavam localizados na costa ou muito próxima a ela. A primeira vila fundada foi São Vicente em 1532, seguida por Santos em 1534, Espírito Santo e Porto Seguro em 1535, Iguaraçu, São Jorge de Ilhéus e Santa Cruz em 1536, e Olinda em 1537 (GUTIERREZ, 2004).

Em Portugal, a legislação das sesmarias passou a vincular a posse da terra ao seu cultivo obrigatório, para pôr fim ao êxodo rural. Com essa modificação, a lei das sesmarias foi incorporada às Ordenações Manuelinas e chegou ao Brasil (RHODEN, 1999). As Cartas de Doação das Capitânicas eram vagas com relação à orientação do traçado das povoações. As Ordenações geriam as questões dos direitos reais e eclesiásticos, jurisdições dos donatários, contratos, entre outras.

O sistema de Capitânicas Hereditárias apresentou diversos problemas, tornando-se mal sucedido. As terras eram muito extensas, assim como a distância com a metrópole. Os ataques dos índios, a falta de recursos de alguns donatários e a carência de controle da Coroa sobre as suas ações prejudicaram o sistema. Diferentemente das colônias portuguesas do Oriente, a América possuía um território extenso, com baixa densidade populacional, não havendo como inserir nela os produtos manufaturados europeus (RHODEN, 1999).

Buscando sanar esses problemas, em 1549, Portugal definiu uma nova política para o Brasil, criando o sistema de Governadores-Gerais. Através dele, a Coroa Portuguesa pretendia imprimir um processo de urbanização no litoral e necessitava implantar uma administração que pudesse ter maior controle sobre a colônia. Muitas das atribuições dadas aos donatários foram retomadas pelo Governador-Geral, a quem ficavam subordinados. A Coroa controlava o povoamento do território e mantinha-o ligado ao litoral, mas a atribuição de criar vilas não foi retirada dos donatários (OLIVEIRA, 2012).

Em 1549, Portugal fundou a primeira Cidade Real, a Cidade de São Salvador, na Capitania Geral da Bahia de Todos os Santos, também chamada Capitania de Vossa Majestade (Figura 23). O local foi a sede do governo-geral português até 1763. Ao lado do Governador Tomé de Souza, o mestre de obras e arquiteto Luiz Dias foi responsável pela construção da cidade (Figura 24). Dias estava subordinado a Miguel

Arruda que, na época, era “Mestre de Obras de Fortificação do Reino, lugares dalém e Índias” (GUTIERREZ, 2004).

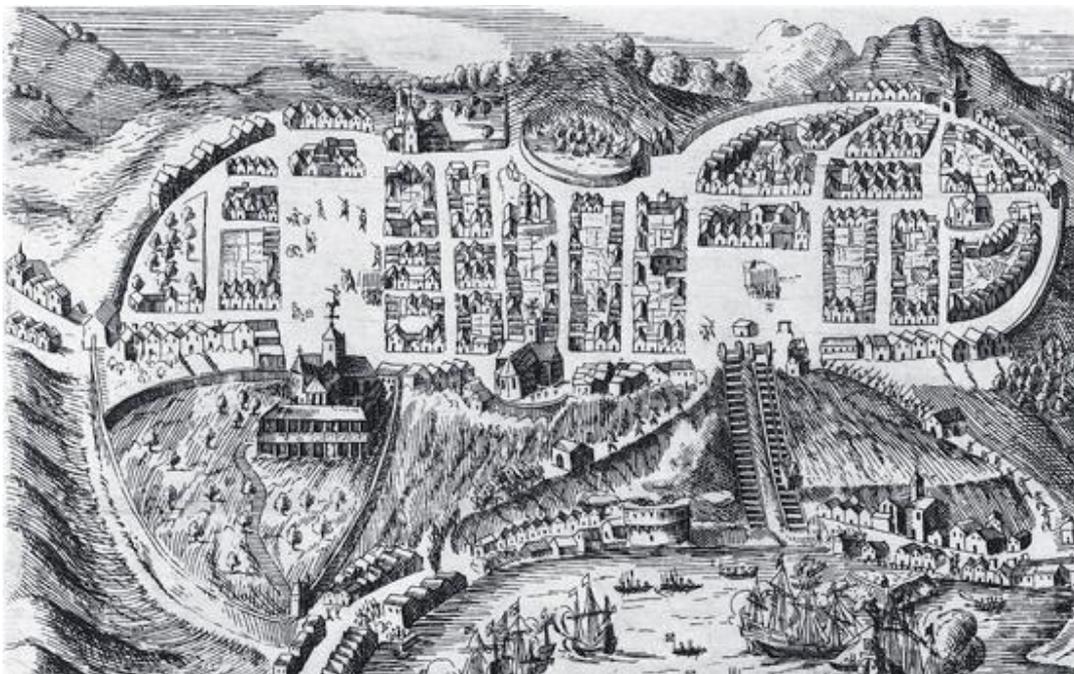


Figura 24: Cidade do Salvador, 1625, divulgada pelo atelier de Frans Hogenberg
Fonte: Guia Geográfico Cidade do Salvador. Disponível em: < <http://www.cidade-salvador.com/seculo17/invasao-holandesa/salvador-1625.htm>>. Acesso em: 15 mar. 2014.

Após Salvador, foi fundada a cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro, em 1565. Essas cidades nasceram através das Cartas-Régias, que asseguravam os limites do núcleo e também o desenho da planta, feito por um arquiteto militar a serviço da coroa, como visto no caso de Salvador (OLIVEIRA, 2012). Nesses territórios (capitanias) pertencentes à Coroa lusa, houve um maior cuidado nos traçados urbanos, com o desenvolvimento de planos mais detalhados e envio de técnicos especializados.

Em outros casos, como na fundação das Vilas, as cartas eram simplificadas. Havia mais informações escritas do que planos e desenhos. Constavam, em todos os casos, determinações específicas compiladas das Ordenações Manuelinas.

Durante o período da União Ibérica, entre 1580 e 1640, o Reino português conservou uma certa autonomia, sendo governado por um Vice-Rei, em nome do Rei espanhol. Esse foi o motivo pelo qual a colônia americana não seguiu as normas das *Ordenanzas de descubrimiento, nueva población y pacificación de las Indias*,

promulgadas em 1573, por D. Filipe II de Espanha. A legislação vigente para os núcleos localizados nas capitanias dos donatários foi o conjunto das novas Ordenações Filipinas, que substituíram as Manuelinas. Nesse período, as vilas não necessitavam de Cartas Régias para serem fundadas, as Atas de Levantamento do Pelourinho consistiam na documentação necessária ao ato de fundação (GUTIERREZ, 2004).

Houve um lento e regular crescimento das áreas já urbanizadas e um desenvolvimento em direção à costa norte, na Amazônia (GUTIERREZ, 2004). Sob o domínio espanhol, foram instaladas, no Nordeste, dez vilas e cidades, entre elas, Filipéia de Nossa Senhora das Neves, hoje João Pessoa em 1585, Natal em 1599, e São Luís do Maranhão em 1612.

No Norte, no atual estado do Pará, surgiram quatro cidades, entre elas, Nossa Senhora de Belém, em 1616. No leste, entre Rio de Janeiro e São Paulo, ocorreram seis fundações, entre 1608 e 1637 (OLIVEIRA, 2012). Como forma de apoio à intenção da Coroa de expansão ao sul, rumo ao Rio da Prata, foram criadas as vilas de Paranaguá em 1556; São Francisco do Sul em 1658, e Laguna em 1684.

Com a restauração do Reino luso, houve uma profunda modificação na política de Portugal com relação ao Brasil. A Coroa Portuguesa passou a depender cada vez mais economicamente de sua colônia americana. Introduziu modificações em sua administração, tendo em vista uma maior centralização do poder. Entre as alterações, estava o anteriormente citado Conselho Ultramarino, em 1642.

A partir do reinado de D. Pedro II (1683-1706), foram criadas novas Aulas de Fortificação na colônia, como forma de descentralizar os núcleos de formação e atender de maneira eficaz à necessidade de mais profissionais. Em 1699, a Bahia, o Maranhão e o Rio de Janeiro já contavam com suas Aulas de Fortificação (OLIVEIRA, 2012). Em 1701, foi instituída outra aula no Recife.

1.2.4 Novos rumos e expansão da colônia (1701- 1800)

Na primeira metade do século XVIII, continuando a política de expansão e ocupação do território, foram aplicados alguns novos programas de povoamento.

Entre eles estavam as ações do futuro Marquês do Pombal, com a fundação de novas vilas. Uma característica deste momento da urbanização brasileira foi o aumento da tendência de interiorização. Várias povoações foram elevadas à categoria de vila na região das minas de ouro e diamantes, atual estado de Minas Gerais, descobertas no final do século XVII e início do século XVIII.

Duas outras regiões de economias subsidiárias às minas começaram a ser observadas com maior relevância: a região do atual Ceará e o extremo sul do Brasil, ambas com a pecuária como motivação econômica (RHODEN, 1999). Houve um incremento importante no processo urbanizador do país, com a criação de 33 novas vilas na primeira metade do século XVIII.

Os portugueses começaram a pensar na possibilidade de povoamento do sul do território, atual Rio Grande do Sul, também por questões de defesa. As constantes invasões espanholas sofridas por Colônia do Sacramento, fundada em 1680, e a grande distância que o local ficava da nova sede do governo, a Cidade do Rio de Janeiro, fez com que os portugueses criassem um ponto de apoio mais próximo.

Dentro das ações do sistema administrativo da Coroa para sua colônia, no século XVIII, estava o anseio em estabelecer uma imagem de cidade portuguesa nas novas vilas. As práticas urbanísticas portuguesas imprimiram fortes marcas na morfologia das cidades brasileiras não só na malha urbana mas também nas fachadas dos edifícios que receberam normas quanto à sua largura mínima (OLIVEIRA, 2012).

Outra questão importantes foi o aumento do número de engenheiros e arquitetos militares que atuavam na colônia. A quantidade desses profissionais passou de cinco, por volta de 1650, para 25 em torno de 1725 (OLIVEIRA, 2012). A formação desses profissionais era, em sua maioria, estrangeira, embora tivessem estudado em Portugal. Seus cursos eram baseados em autores italianos, franceses e alemães, adaptados à realidade portuguesa.

O espírito racionalista, experimental e matemático importado predominava entre os técnicos (RHODEN, 1999). Dessa forma, teve início no século XVIII uma

atividade mais rigorosa de edificação de cidades no Brasil, com a aplicação crescente dos já mencionados traçados regulares (Figura 25).

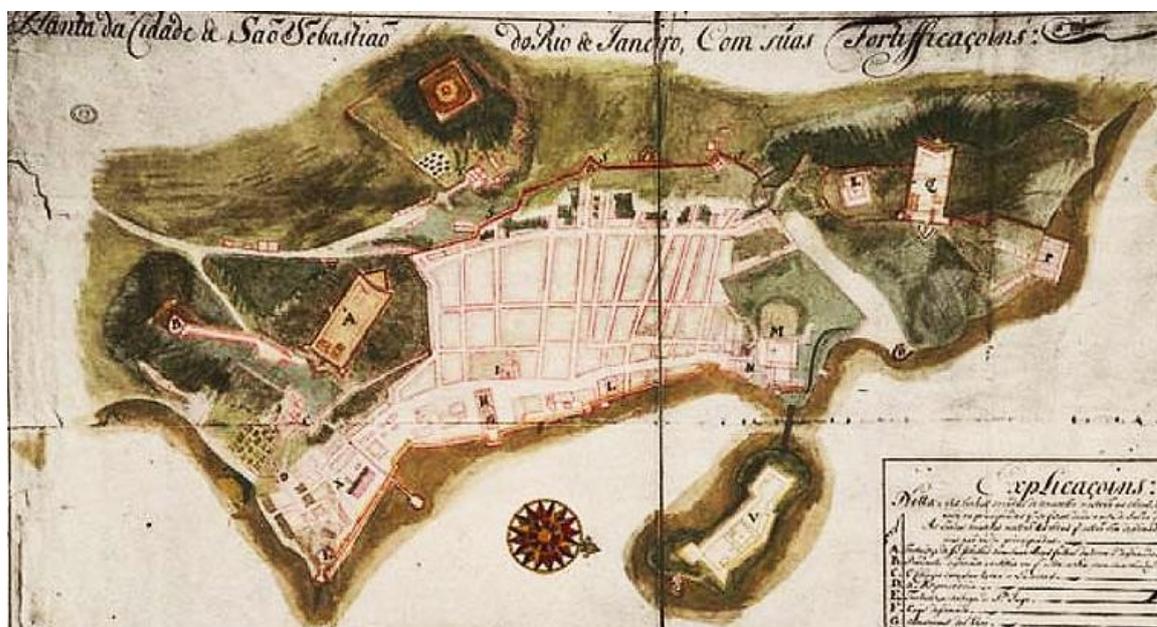


Figura 25: Planta da Cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro em 1713, após descer o Morro do Castelo

Fonte: Biblioteca Nacional Digital. Disponível em <http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart309972/cart309972>.jpg. Acesso em: 12 mai. 2015.

Com relação à legislação, as Constituições do Arcebispo da Bahia, redigidas em 1707 e publicadas em 1719, tiveram influência no direcionamento do crescimento e adensamento de determinadas áreas das vilas e cidades (OLIVEIRA, 2012). O foro privilegiado que o clero possuía dava-lhe vantagens nas decisões do estabelecimento dos complexos conventuais e dos templos, fator que determinava diretamente o desenho urbano.

A partir de 1750, Portugal contratou uma série de arquitetos e engenheiros estrangeiros para integrarem, junto com outros profissionais portugueses, as comissões de demarcação das fronteiras entre o seu reino e o da Espanha na América. A demarcação havia sido prevista pelo Tratado de Madri. Com isso, vieram para o Brasil arquitetos, engenheiros e cartógrafos com boa formação profissional que produziram trabalhos importantes para o conhecimento do interior da colônia lusa, além de fundarem novas povoações (RHODEN, 1999).

Em toda a região da colônia a atuação desses profissionais foi verificada. Houve uma definição cada vez mais clara dos traçados e da localização hierarquizada dos principais prédios dentro do contexto urbano (RHODEN, 1999). Essas realizações, apresentadas ao longo do século XVIII, foram influenciadas pelo aprendizado português sobre urbanização. Por sua vez, esse aprendizado surgiu a partir da necessidade da reconstrução de Lisboa, após o terremoto de 1755.

CAPÍTULO 2

CENTRO HISTÓRICO: SÍTIO E TRAÇADO URBANO

Após a apresentação das categorias de análise urbana e das influências sofridas pelas cidades coloniais brasileiras, o presente capítulo tratou da criação da Povoação do Rio Grande de São Pedro, de seu sítio e do desenvolvimento do seu traçado urbano, no recorte escolhido. O estudo buscou apresentar os dados obtidos na pesquisa bibliográfica e documental sobre o Centro Histórico.

Primeiramente, foi relatado o processo de formação da povoação, desde a fundação da primeira fortificação em 1737. Posteriormente, foi abordado o desenvolvimento da urbanização do centro Histórico, entre 1755 e 1941. As informações foram inseridas nas categorias de sítio e traçado urbano, apresentadas de forma unificada pela sua interdependência.

2.1 Centro Histórico: origem do Rio Grande

O Centro Histórico da cidade do Rio Grande, recorte físico-espacial do presente trabalho, obteve os seus esboços iniciais de vias e construções ainda na primeira metade do século XVIII. Fatos históricos importantes ocorreram nesse período e culminaram com a criação do Presídio e Povoação do Rio Grande de São Pedro, no ano de 1737.

Para as questões referentes à criação da povoação e do desenvolvimento do Núcleo do Porto, foram apreciados novos estudos, que se somaram aos já citados, a respeito da origem e desenvolvimento da cidade brasileira. As principais obras acrescentadas foram **História do Rio Grande do Sul** (1997), de Sandra Pesavento; **Negros, charqueadas e olarias: um estudo sobre o espaço pelotense** (2011), da autora Ester Gutierrez; **A Vila do Rio Grande de São Pedro, 1737-1822** (1987), de Maria Luiza Queiroz; e os **Anais do Arquivo Histórico do Rio Grande do Sul, 1737-1753** (1977).

2.1.1 Criação da Povoação do Rio Grande de São Pedro (1737-1746)

As questões que envolveram a concepção da cidade do Rio Grande estavam fortemente vinculadas àquelas que originaram a ocupação de seu estado. O local era um caminho para a região platina, controlada por espanhóis no interior do continente, considerada estratégica pela garantia de acesso às áreas mineradoras andinas. Portugal tinha a intenção de quebrar esse monopólio espanhol, recebendo a prata da região de Potosí e oferecendo artigos coloniais, como açúcar e cativos, e manufaturados ingleses (PESAVENTO, 1997). Conseqüentemente, houve diversas disputas entre portugueses e espanhóis pelo domínio desse lugar.

Em 1680, na margem norte do Rio da Prata, os portugueses fundaram Colônia do Sacramento. Conforme o Tratado de Tordesilhas, assinado em 1494, esse território estava além dos limites da Coroa lusa. A localização de Colônia colocava-a em frente a Buenos Aires, situada na margem sul (Figura 26). Após perceberem a ameaça, os espanhóis ocuparam o lugar e, nos anos seguintes, ele mudou de domínio muitas vezes (ARRUDA; PILETTI, 2002).

Nos últimos anos do século XVII, os portugueses encontraram ouro e diamantes no atual estado de Minas Gerais. Para atender às necessidades alimentares dessa região, onde a população não se dedicava à agricultura ou à pecuária, foram desenvolvidas atividades agrícolas em locais próximos. Para o Rio Grande, começaram a descer paulistas e lagunenses, objetivando prear o gado xucro, para levá-lo até a zona mineradora (PESAVENTO, 1997).

Após o declínio da pecuária nordestina, devido às secas sofridas, do Sul passaram a chegar produtos de origem animal, transportados por tropas de mulas, que também eram utilizadas nas minas (PRIORE; VENÂNCIO, 2012). Os lusitanos perceberam a importância da região Sul para a atividade pecuária em larga escala, em condições de abastecer diversas províncias da colônia. Enquanto o interesse dos civis estava na preia do gado, a expectativa da Coroa dirigia-se para o povoamento das terras ao sul, até Sacramento (PESAVENTO, 1997).

As atividades com o gado foram iniciadas em 1682, quando os jesuítas espanhóis retornaram ao atual Rio Grande do Sul, em uma segunda etapa colonizadora. Buscando proteger-se do avanço luso, os limites orientais das Missões,

consideradas como centros civis de grandes estâncias, aumentaram pela margem esquerda do Rio Uruguai (GUTIERREZ, 2004). Dos Trinta Povos, sete foram fundados no atual Rio Grande do Sul: São Nicolau (1620); São Miguel (1632); São Borja (1682); São Luís (1687); São Lourenço (1690); São João Batista (1697) e Santo Ângelo (1707). Os padres estabeleceram estâncias para criar o gado e ervais junto às reduções.

Visando à busca desse gado, muitos tropeiros dirigiram-se à região platina. Em 1703, o tropeiro Domingos da Filguera partiu de Colônia do Sacramento em direção a cidade de Laguna, visando estabelecer um roteiro que demonstrasse uma forma de conexão por terra com o Brasil (NETTO, s.d.). Esse percurso ficou conhecido como Caminho da Praia (Figura 26).

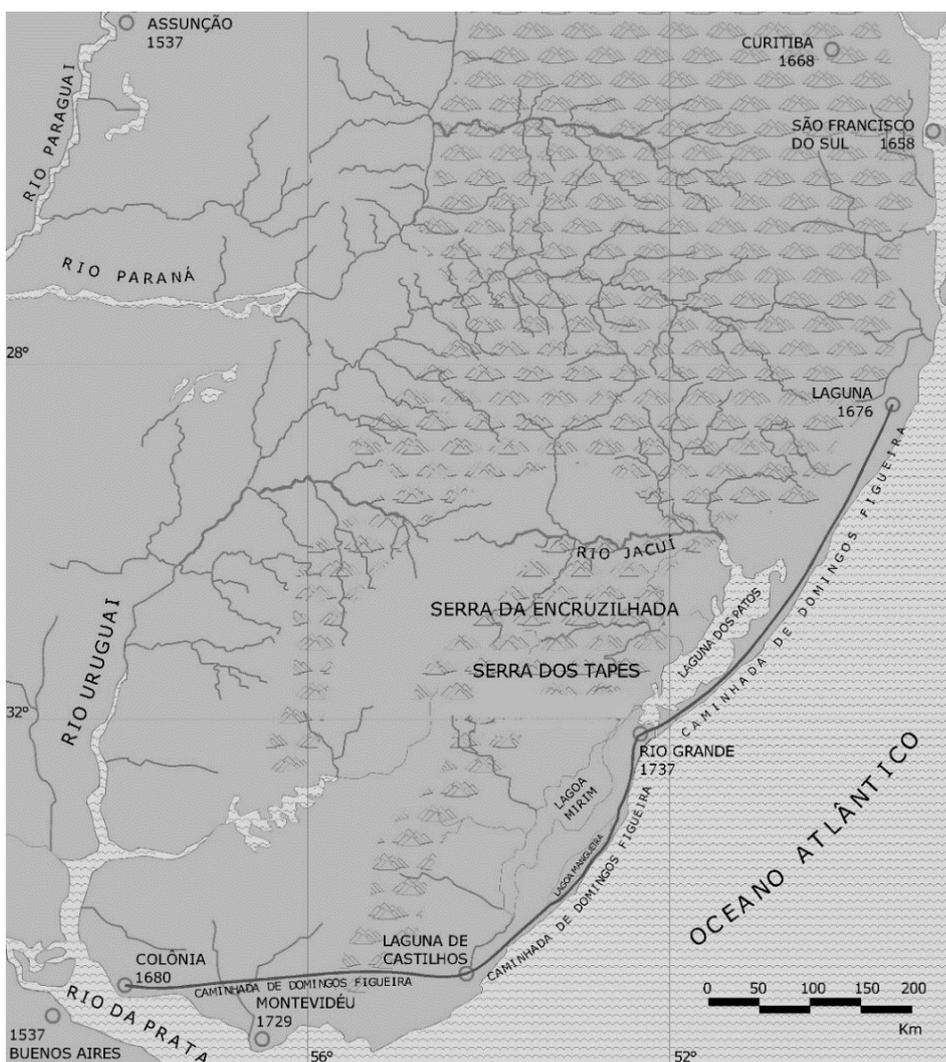


Figura 26: Região do Prata e o Caminho da Praia
Fonte: GUTIERREZ, 2011, p.31.

O roteiro registrou os lugares que Filguera percorreu. Informou sobre a geografia e advertiu acerca do perigo de alguns animais existentes no interior do território, o que o levou a optar pelo Caminho da Praia, junto ao Atlântico (GUTIERREZ, 2011).

Tendo em vista essas questões, o espaço existente entre Colônia do Sacramento e a povoação de Laguna passou a receber atenção de autoridades. Em 1704, o Capitão Francisco Ribeiro complementou o roteiro de Filguera, expondo os meios para se chegar às riquezas da região platina e aconselhando a criação de povoações com presídios em Maldonado e Rio Grande (QUEIROZ, 1987). Essas localidades deveriam presidir a região, sendo o termo presídio utilizado em documentos do século XVIII, com o significado de “guarnição militar”, “forte” ou “fortificação”.

Em 1715, foi assinado o Tratado de Utrecht. Através dele, a Colônia do Sacramento foi entregue a Portugal (ARRUDA; PILETTI, 2002). Os espanhóis ficaram inconformados e invadiram Colônia no mesmo ano. Os conflitos continuaram a acontecer, assim como as preocupações da Coroa Portuguesa com o território conquistado. No ano de 1717, afirmou-se, pela primeira vez, a intenção oficial da fundação da Povoação do Rio Grande de São Pedro, com a criação de um forte (QUEIROZ, 1987). A construção garantiria a ocupação pelos lusos do território entre Rio Grande e Laguna, dificultando invasões espanholas.

Como consequência do Tratado de Utrecht, os espanhóis fundaram Montevideú em 1726 (ARRUDA; PILETTI, 2002). A nova povoação foi estabelecida na mesma margem de Colônia do Sacramento. A tensão ao longo dos anos era permanente entre as duas coroas e os diferentes povos indígenas. A Espanha sentia-se prejudicada pelo grande contrabando. Os jesuítas e os guaranis das missões não conviviam bem com a concorrência portuguesa na exploração do gado selvagem. A tensão chegou ao auge em outubro de 1735 (POSSAMAI; SALABERRY, 2012). Naquele ano, as tropas castelhanas surgiram em frente aos muros de Colônia do Sacramento, iniciando sítio.

Após esse fato, Portugal começou a colocar em prática o seu plano para o Rio Grande de São Pedro. Como substituto interino do governo do Rio de Janeiro, o

Brigadeiro José da Silva Paes tinha como objetivos para essa questão fundar o Forte Jesus-Maria-José, expulsar os espanhóis de Montevideu e terminar com o bloqueio à Colônia (GUTIERREZ, 2011). Silva Paes, engenheiro militar português, havia sido enviado à colônia lusa com o título de Brigadeiro, trabalhando inicialmente com projetos de fortificações na cidade do Rio de Janeiro, sede da colônia.

O plano foi adquirindo cada vez mais importância para os lusitanos. Em janeiro de 1736, o Conselho Ultramarino aprovou as sugestões de Silva Paes e defendeu, junto à Coroa, a concepção da fortificação e povoação da parte sul do canal do Rio Grande (QUEIROZ, 1987).

A Coroa fez sair de Lisboa, em março de 1736, uma pequena esquadra, que incorporou novos integrantes no Rio de Janeiro, e então partiu em junho para o Rio da Prata (POSSAMAI; SALABERRY, 2012). O principal objetivo era liberar a navegação no Prata para Portugal e Inglaterra. Deveriam ser ocupados os principais pontos da região: Montevideu, Colônia do Sacramento, Ilha de São Gabriel (três quilômetros a oeste de Colônia), Maldonado e o canal do Rio Grande (QUEIROZ, 1987). Do Rio de Janeiro, a atuação foi coordenada pelo Governador e Capitão-general Gomes Freire de Andrade. A esquadra estava sob o comando do Capitão Luís de Abreu Prego, e as operações por terra eram lideradas pelo Brigadeiro José da Silva Paes (POSSAMAI; SALABERRY, 2012).

Apesar da superioridade da frota lusa, muitas investidas fracassaram. Ao se aproximarem de Montevideu, os portugueses perceberam a grande resistência das fortificações existentes, enquanto intensas tempestades colocavam a frota em perigo (QUEIROZ, 1987). Dessa forma, seguiram para a localidade de Maldonado, a fim de ocupá-la e edificar uma fortificação. No entanto, a falta de água e madeira frustrou os planos, e os reforços que chegaram não foram suficientes para findar o cerco a Colônia (POSSAMAI; SALABERRY, 2012).

Restava como opção fortificar o Rio Grande. A fundação do Presídio e Povoação do Rio Grande de São Pedro ocorreu em 19 de fevereiro de 1737. Quando o Brigadeiro José da Silva Paes retornou do Prata, o contratador de couros Cristóvão Pereira de Abreu o aguardava nos arredores do canal do Rio Grande, onde tinha instalado duas defesas e reunido gado e cavalos (GUTIERREZ, 2011).

O sistema inicial de fortificações implantado por Silva Paes no atual município do Rio Grande compreendeu o Forte Jesus-Maria-José e o Forte do Estreito. Para um melhor entendimento da localização dessas fortificações, foi importante explicar que a área inicial de ocupação do Rio Grande era uma península entre o Estuário da Laguna dos Patos e a lagoa rasa denominada Saco da Mangueira (Figura 27).



Figura 27: Recorte do Mapa do Perímetro Urbano do Município do Rio Grande Destaque da autora. Legenda: A. Forte Jesus-Maria-José; B. Forte do Estreito Fonte: SMCP/Rio Grande. Mapa 02 do Plano Diretor do Município/2008.

Como a ocupação inicial do sítio se ordenou em razão da segurança e da defesa, ao redor de cada um dos fortes surgiu um núcleo populacional (OLIVEIRA, 2012). A península e os dois fortes puderam ser observados na Figura 27, “*Dessenho por Idea da Barra e Porto do Rio Grande de São Pedro*”. O desenho foi atribuído a Silva Paes. Apresentou a península um pouco distorcida e sem os aterros realizados posteriormente, que a deixaram com sua forma atual.

Em 1737, foi construído o Forte Jesus-Maria-José na zona do porto, na ponta da península, ao norte. Foi indicado no desenho pela letra “A”. O Núcleo do Porto era pequeno e simples, e nele estava localizada a fiscalização da atividade comercial (QUEIROZ, 1987). Em 1738, foi finalizado o Forte do Estreito, no centro da península. Estava situado a meia légua, aproximadamente dois quilômetros, do porto. Para ele

foi transferida a maior parte da tropa militar e dos civis, assim como a administração da povoação.

O desenho de Silva Paes (Figura 28) mostrou que a fortificação do Estreito, indicada pela letra “B”, deveria estender-se da Laguna dos Patos até o Saco da Mangueira, protegendo a península de ponta a ponta, no sentido transversal. Foram também construídas a Igreja de Jesus-Maria-José, no núcleo do Porto, e a Igreja de Santa Ana, no núcleo do Estreito (OLIVEIRA, 2012).

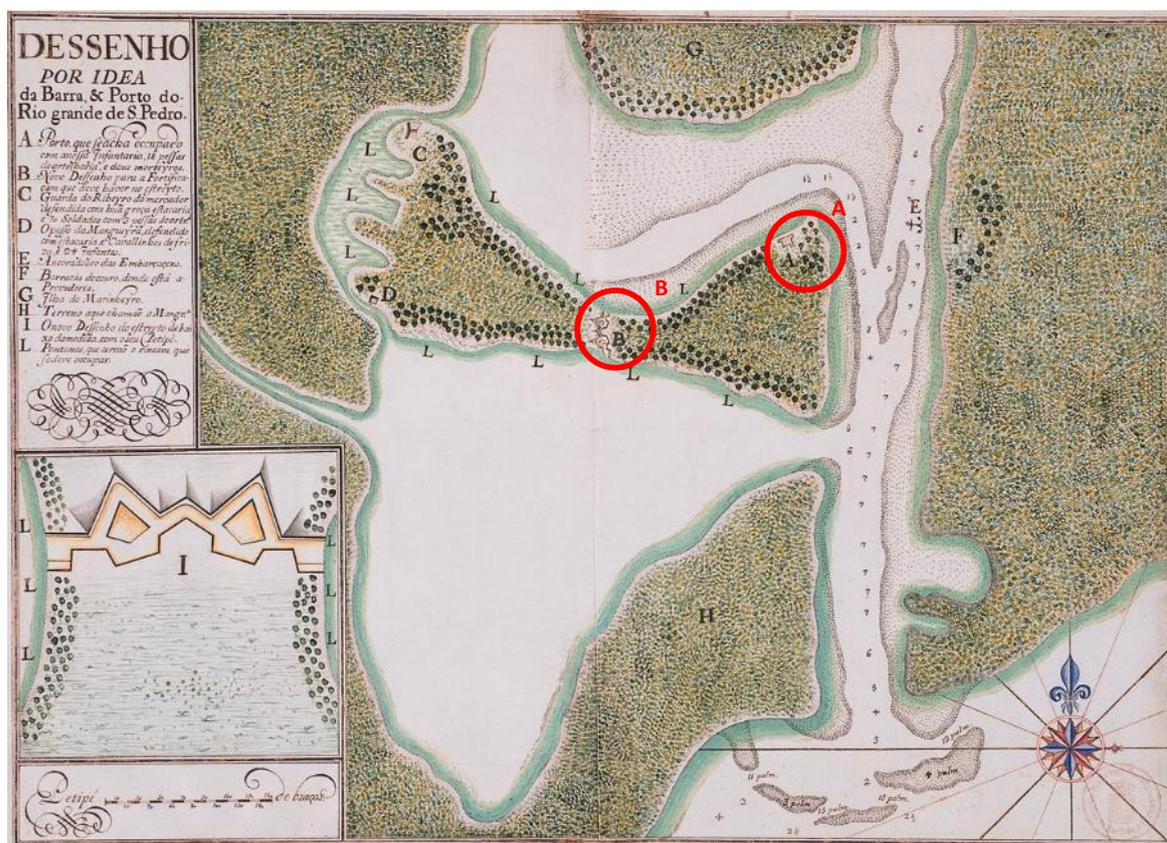


Figura 28: “Dessenho por ideia da Barra e Porto do Rio Grande de São Pedro”.

Transcrição de parte da legenda: A) Porto que se acha ocupado com a Infantaria; B) Novo desenho para a Fortificação que deve haver no estreito; E) Ancoradouro das embarcações; F) Barracas de couro donde está a Provedoria; I) O novo Dessenho do estreito, de baixo a medida
Fonte: Arquivo Histórico Ultramarino. Acervo digital. Disponível em: <<http://www2.iict.pt/?idc=84&idi=16103>>. Acesso em: 14 jan. 2014.

Com a finalização do Forte do Estreito, o Forte Jesus-Maria-José passou a abrigar apenas uma guarda, formada por poucos soldados, para a proteção da casa da pólvora, armazém e instrumentos e materiais da fábrica e da Igreja (AHRIS, 1977). Dessa forma, a população do porto tornou-se reduzida. A Guarda do Forte,

juntamente com a Guarda do Norte, no atual município de São José do Norte, estava subordinada a uma praça principal, a Guarda do Porto.

Outros fortes foram construídos até 1776, com o objetivo de proteger a povoação, posteriormente Vila do Rio Grande de São Pedro. Na margem norte do canal do Rio Grande, a partir da barra, contavam-se os fortes de São Pedro da Barra ou Lagamar, São Jorge ou dos Dragões, Nossa Senhora da Conceição, São Francisco e São José do Norte. Na margem sul, também a partir da barra, estavam: o forte de São José ou da Barra; Santa Bárbara; Triunfo; Trindade; Mangueira; Ladino; Jesus-Maria-José; Estreito e Arroio. Mais afastados ficavam os fortes: São Miguel; Santa Teresa e os pequenos redutos do Taím, Albardão e Passo da Mangueira (PIMENTEL, 1944).

Os dois núcleos se expandiram com a chegada de imigrantes. Segundo portaria de Silva Paes, em setembro de 1737 aproximaram-se as primeiras famílias paulistas (AHRS, 1977). Elas foram somadas à população militar luso-brasileira que já residia na povoação. Os espanhóis que já habitavam na América do Sul, os luso-brasileiros civis de Colônia e os cariocas foram incorporados a partir de 1738. A primeira informação sobre o total da população do Rio Grande de São Pedro data de 1744, tendo registrado 1400 pessoas, segundo carta do Padre Melchior Straser (QUEIROZ, 1987).

A mão de obra básica da pecuária, nos primeiros anos da povoação, era o indígena da região, naturalmente identificado com a atividade pastoril (QUEIROZ, 1987). Nos meses em que Cristóvão Pereira aguardou por Silva Paes nas cercanias do canal do Rio Grande houve lutas contra os tapes. Os conflitos resultaram na vitória lusa e aprisionamento dos indígenas que não haviam conseguido fugir (GUTIERREZ, 2011).

No Regimento da Guarda do Porto de 1740, foi confirmada a presença de índios tapes na Povoação do Rio Grande (AHRS, 1977). A população indígena viveu em um regime de escravidão, recebendo pagamentos insignificantes. Os tapes trabalharam em diversas construções que foram executadas no canal do Rio Grande e no seu entorno (GUTIERREZ, 2011). Pouco foi descoberto sobre essa população, pois os escravos eram registrados de forma falha nos livros de nascimentos e óbitos.

2.1.2 Desenvolvimento do Núcleo do Porto (1747-1754)

Por volta de 1747, o avanço das areias sobre o núcleo do Estreito estava incontrolável e a população já o havia praticamente abandonado. Em 1752, o núcleo foi oficialmente transferido junto ao do Porto. Parte das construções que ainda estavam em boas condições foram desmontadas, e o material aproveitado na transferência (QUEIROZ, 1987). Dessa forma, a administração da localidade voltou para o seu local original, às proximidades do porto.

Em 17 de julho de 1747, foi criada a Carta-Régia de fundação da Vila do Rio Grande, elevando a categoria da povoação. Na carta foram apresentadas recomendações para a vila, que vieram a influenciar muitas de suas características. Nela, D. João V, atendendo ao que propunham o Ouvidor Geral da Câmara de Paranaguá, o Governador do Rio de Janeiro e o Conselho Ultramarino criou a Vila do Rio Grande, em 17 de julho de 1747. No documento também havia referências à Carta-Régia de criação da Vila de Aracati, no atual estado do Ceará, datada de 11 de abril de 1747, conforme texto da Carta do Rio Grande:

[...] sobre ser preciso e conveniente criar-se Villa o Presídio de Rio Grande de S. Pedro [...] e para ordenar melhor o dito Ouvidor (de Paranaguá) por arruamento desta nova Villa, sua Praça, e obras da matriz, a casa da Câmara e Cadeia, lhes mandei remeter a instrução que fui servido aprovar e se mandou ao Ouvidor do Ceará para criar uma nova villa no lugar de Aracaty, o que assim ele Ouvidor de Paranaguá seria sem se meter nas fortificações, que se tiverem feitas na mesma povoação (ARQUIVO HISTÓRICO ULTRAMARINO, apud OLIVEIRA, 2012, p.348-349).

No entanto, a criação da Câmara demorou a ser executada. Em 20 de março de 1750, o Governador do Rio de Janeiro recomendou ao D. João que o Ouvidor da Ilha de Santa Catarina, a quem estava subordinada a Povoação do Rio Grande, cumprisse a ordem de criação da Câmara (RHODEN, 1999). O fato ocorreu apenas no ano seguinte, quando houve a instalação da Câmara de Vereadores da vila, a primeira do atual estado do Rio Grande do Sul.

Segundo a carta da Vila de Aracati, deveria ser demarcada a área para uma praça, assim como traçadas as novas ruas, conforme trecho da carta:

(...) que escolhido o dito sitio, e conservando a ideia que aponta de estender uma face da vila ao longo do rio, demarque em primeiro lugar a área, que há de servir de praça com tal proporção, que não padeça o defeito de acanhada, ainda que a dita vila tenha aumento, que se espera; que no meio da dita praça levantará o pelourinho, e aos lados dela ficarão os edifícios públicos, como casa de Câmara, Cadeia, e mais oficinas, que forem necessárias ao serviço da mesma vila, destinando logo espaços proporcionados a cada um dos edifícios e oficinas; que feito o referido, tirando da área destinada a dita praça linhas retas e iguais, demarque as ruas que couberem na reflexão de que não há de ter menos de vinte pés de largo, e que no espaço que medear entre elas deve ficar chão bastante para os habitantes edificarem casas com seus quintais (ARQUIVO HISTÓRICO ULTRAMARINO, apud OLIVEIRA, 2012, p.341-342).

O fato de ter sido utilizada a carta de criação da Vila de Aracati para a concepção da Vila do Rio Grande de São Pedro pode ser justificado por se tratarem de vilas com funções portuárias e economias semelhantes. Além disso, a carta de Aracati havia sido escrita apenas três meses antes daquela que solicitava a elevação do Rio Grande à vila. Percebeu-se também uma preocupação maior com a organização espacial das novas cidades portuguesas, com praças e ruas de linhas retas.

Mesmo não existindo imagens da vila entre 1737 e 1754, período compreendido neste item, pôde-se fazer uma suposição de que a mudança da população do Estreito para o Porto, somada às recomendações da Carta-Régia, tenha feito com que novas construções fossem dispostas próximas ao Forte Jesus-Maria-José em vias extensas, paralelas à Laguna. Conforme Torres (2004), o forte ficava próximo à atual Praça Sete de Setembro, antiga Praça do Poço. Segundo Copstein (1974), o forte localizava-se entre as atuais Ruas General Bacelar e República do Líbano, e Fernando Duprat da Silva e Francisco Marques.

Segundo Mirco (1987) o forte possuía a forma de um retângulo com baluartes (plataformas de artilharia) aos cantos, e cabeças-de-ponte nos muros mais extensos. As cabeças-de-ponte eram avanços na construção, para embarque e desembarque das tropas ao centro, que também serviam como espaço para artilharia. Para Queiroz (1987), o Forte Jesus-Maria-José era um grande reduto de quatro baluartes, de

estacaria e trincheira. Conforme corte e planta existente na Biblioteca Rio-Grandense (Figura 29), a construção tinha o formato de uma estrela de seis pontas.

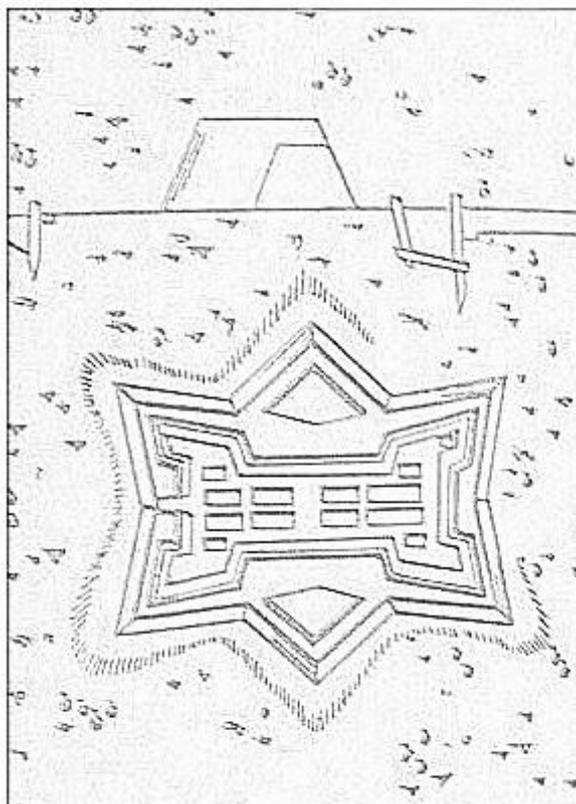


Figura 29: Corte e planta do Forte Jesus-Maria-José
Fonte: Biblioteca Rio-Grandense. Acervo de plantas.

Segundo o Mestre-de-campo André Ribeiro Coutinho (1740), o forte era formado por algumas construções, tais como:

[...] uma igreja de 92 palmos (24.20 metros) de comprido e 40 palmos (8.80 metros) de largo, um corpo da guarda de 34 palmos (7.48 metros); quatro quartéis pequenos para os soldados; um armazém para a courama de 105 palmos (23.10 metros); uma ferraria e uma casa para o armeiro (COUTINHO, 1740, p.55).

Nas proximidades do forte foram também construídas algumas casas para habitação, além das construções já referidas. Os quartéis, armazéns e demais obras foram erguidos em pau-a-pique (COUTINHO, 1740). Como a povoação sofria com a grande quantidade de areia e os ventos que a transportavam, a construção dos prédios apresentou grandes dificuldades.

Agregadas no reforço de alguns prédios considerados mais importantes, a cal e a madeira de melhor qualidade vinham do Rio de Janeiro (PIMENTEL, 1944). As

edificações, em sua maioria, tinham aspecto miserável. Em 1744, segundo relatos, até mesmo a Capela e a Casa do Governador eram cobertas com palha (TORRES, 2006). Muitas obras foram edificadas sobre os cômodos de areia e somente as casas dos oficiais foram assoalhadas (QUEIROZ, 1987).

Até 1755, nas proximidades do Núcleo do Porto também existiam a capela de Nossa Senhora do Rosário e a capela de Nossa Senhora da Lapa (TORRES, 2006). A imagem a seguir (Figura 30) mostrou a localização, em mapa atual, de onde teria sido localizado o forte, segundo Copstein, a praça e outras construções relatadas. Na imagem pôde ser observado que a Capela Nossa Sra. do Rosário estava próxima ao forte, assim como a praça. Apenas a capela Nossa Sra. da Lapa estava distante, a aproximadamente 800 metros para oeste.



Figura 30: Recorte do Mapa das Unidades de Planejamento do Rio Grande com a localização aproximada de algumas construções existentes até 1755

Destaque da autora. Legenda: 1) Forte Jesus-Maria-José, 2) Praça do Poço, 3) Capela do Forte, 4) Capela Nossa Sra. do Rosário, 5) Capela Nossa Sra. da Lapa.

Fonte: SMCP/Rio Grande. Mapa 06 do Plano Diretor do Município/2008.

Esta situação indica que, nos primeiros anos do Rio Grande, grande parte da população estava nas imediações do Forte e, possivelmente, da capela Nossa Sra. da Lapa. A margem da Laguna dos Patos foi identificada após estudos da cartografia existente, a partir de 1767, que será apresentada posteriormente.

Durante os anos em que o núcleo do Estreito existiu, suas construções sofreram os mesmos problemas relatados no núcleo do Porto. Em 1740, havia nele cinco quartéis com 120 palmos (26,40 metros), casa de pólvora, casas para o Coronel

e o Sargento-mor, corpo de guarda, armazém, hospital e casas para o tesoureiro e oficiais-carpinteiros (COUTINHO, 1740).

Em meio a essa difícil tentativa de crescimento da região, em 1750 teve início a Guerra Guaranítica. Com a assinatura do Tratado de Madri, foram delimitadas as novas fronteiras espanholas e portuguesas da América do Sul. Os guaranis receberam uma advertência para abandonarem suas terras, agora portuguesas, nos Sete Povos das Missões. Decidindo a comunidade indígena permanecer no local, teve início um conflito violento, finalizado apenas em 1756 (PESAVENTO, 1997).

Com a guerra, a administração metropolitana passou a negligenciar a Vila do Rio Grande, que já sofria com carência de recursos. O desenvolvimento alcançado desde 1737 ficou estacionado. Em 1755, faltavam recursos para resolver alguns dos problemas mais graves que afetavam a administração local, como a falta de uma cadeia. Também não havia verbas para a construção de um prédio para a Câmara que tivesse melhor qualidade do que as precárias casas de aluguel (QUEIROZ, 1987).

Devido à carência de materiais adequados e à própria função da povoação, que deveria, acima de qualquer outra questão, defender o território português, a arquitetura presente na primeira metade do século XVIII foi extremamente simplificada.

2.2 Sítio e traçado urbano

Assim como nas primeiras cidades do Brasil colonial, o sítio do Rio Grande foi escolhido por motivos de defesa, correspondendo a uma região peninsular. A localização buscou dificultar o acesso dos oponentes, ao mesmo tempo que facilitou o contato luso com o restante da colônia e com a metrópole, feito por mar. A possibilidade da criação de um porto também gerou atividades marítimas e comerciais.

Como visto anteriormente, o sítio e o traçado estiveram interligados desde a formação dos primeiros núcleos urbanos. No caso da cidade do Rio Grande, não foi diferente. Os pântanos e as dunas da sua região peninsular criaram limites à malha urbana, restringindo a área do Centro Histórico. Posteriormente, essas barreiras

foram modificadas, assim como a própria margem da Laguna dos Patos, através de sucessivos aterros.

Dessa forma, o presente item expôs inicialmente as características do sítio riograndino. Posteriormente, foi feita uma divisão do crescimento do traçado urbano em três períodos. O primeiro teve início com o estabelecimento da Rua Direita, a partir de 1755, e se estendeu até 1808, sem grandes avanços. O segundo correspondeu a uma fase de desenvolvimento do traçado, iniciada em 1809 e finalizada em 1858, ainda sem progressos urbanos. O terceiro período foi caracterizado por uma etapa de melhorias e modernizações, iniciada pela pavimentação das ruas em 1859 e concluída com o fechamento do entorno da Praça Xavier Ferreira, em 1941.

Além das já citadas obras de Maria Luiza Queiroz (1987), Ana Lúcia de Oliveira (2012) e Ester Gutierrez (2004), buscaram-se novos autores para o estudo desse capítulo. Os mais relevantes foram Abeilard Barreto, com **Bibliografia sul-riograndense**: a contribuição portuguesa e estrangeira para o conhecimento e a integração do Rio Grande do Sul (1973-76); e Luiz Henrique Torres, com **Cronologia básica da história da cidade do Rio Grande** (2008), **Forte Jesus-Maria-José**: fontes historiográficas (2004) e **A Catedral de São Pedro** (2006);

Foram estudados também os **Relatórios da Câmara Municipal do Rio Grande**, jornais locais e os relatos dos viajantes estrangeiros: John Luccock (1987), Auguste de Saint-Hilaire (1999), Arsène Isabelle (1983), Conde d'Eu (1981) e Robert Avé-Lallemant (1980). O material iconográfico foi pesquisado nos acervos da Biblioteca Rio-Grandense e da Biblioteca Nacional.

2.2.1 O sítio riograndino

A área peninsular na qual se desenvolveu o Centro Histórico era uma planície costeira com baixa altitude. Essa planície foi constituída por restingas, espaços formados por depósitos arenosos paralelos à costa (SALVATORI; HABIAGA; THORMANN, 1989). Desde a sua fundação, o local apresentou acúmulos de areia, que formaram as dunas. Somadas aos fortes ventos predominantes de nordeste, seguidos de sudeste e sudoeste, as dunas tinham a propriedade de mudar de posição com o tempo.

A combinação das baixas temperaturas com os ventos intensos trouxe grandes dificuldades para o desenvolvimento do local, desde suas origens como povoação. Em 1737, durante a construção do Forte do Estreito, os militares passaram por penosas condições, ao enfrentarem um rigoroso inverno com fortes temporais (QUEIROZ, 1897). Muitos soldados desertaram devido à ausência de recursos para lidar com as adversidades existentes.

No século XIX, surgiram alguns relatos de viajantes estrangeiros sobre as condições da paisagem local. O comerciante inglês John Luccock esteve na localidade em 1809 e apontou características do local em seus relatórios. Afirmou que, quando o vento soprava com força do sudeste, fazia a areia "revoltear no alto das dunas", e em seguida a trazia para a povoação, como uma tempestade (Luccock, 1987, p.20). Uma parte dela amontoava-se de encontro às casas, arruinando muitos de seus telhados.

Em 1820, o naturalista francês Auguste de Saint-Hilaire informou sobre um passeio realizado na parte leste da localidade, em agosto de 1820. Segundo ele, os terrenos eram muito baixos, pantanosos, constituídos de areia e de uma terra muito preta (SAINT-HILAIRE, 1999). Essa característica pantanosa, com banhados, foi alterada em algumas áreas, assim como a presença das dunas, conforme relatado no próximo item.

2.2.2 Período inicial: formação da Rua Direita (1755-1808)

Conforme apresentado no capítulo anterior, a Rua Direita esteve presente no Brasil colonial desde a criação de seus primeiros núcleos, graças à influência das cidades portuguesas. Segundo Marx (1980) e Oliveira (2012), esse conceito de rua servia de ligação entre importantes pontos das povoações e cidades. Marx afirmou ainda que um desses pontos era sempre um templo religioso. Tendo em vista essas informações, a análise da formação da Rua Direita do Rio Grande teve início com o estudo da construção da Matriz de São Pedro, em 1755.

De acordo com uma carta de julho de 1755, escrita pelo Padre Manoel Francisco da Silva (Capelão Militar do Regimento dos Dragões) e dirigida ao Gal. Gomes Freire de Andrade, em janeiro de 1755 caiu um raio na Capela do Rosário

(TORRES, 2006). A então Matriz havia sido arruinada pelo conseqüente incêndio. A situação era crítica, pois não havia outra igreja que pudesse tornar-se a nova Matriz. A Capela da Lapa era pequena, construída em madeira, e achava-se em estado precário. A mesma carta também citou a Capela de Santa Ana do Estreito, afirmando que ela estava muito distante, a meia légua (aproximadamente 3.300 metros) da povoação.

Em novembro de 1755, Gomes Freire enviou uma carta para Diogo de Mendonça Corte Real, Secretário de Estado da Marinha de D. José I. No documento, explicou o motivo de ter sido edificada uma nova Matriz na Vila do Rio Grande. Relatou que a Capela do Rosário não foi reconstruída porque se achava distante da população, sendo então edificada a Matriz de São Pedro em novo terreno, mais próxima do povoado (TORRES, 2006). A partir desses registros, pôde-se perceber que, apesar de o Núcleo do Porto ter-se desenvolvido inicialmente próximo ao forte, em 1755 a população se encontrava voltada para oeste. A localização da nova matriz foi estudada para que ficasse mais próxima aos fiéis.

Segundo alguns autores, como Torres (2004) e Oliveira (2012), o caminho entre o Forte Jesus-Maria-José e a Matriz originou a Rua Direita da cidade. A afirmação foi confirmada após a análise da imagem a seguir (Figura 31), um mapa atual do Centro Histórico, no qual foram salientadas a localização da Matriz, algumas capelas, o forte e a Rua Direita, atual Rua General Bacelar.

Na década seguinte, novos conflitos ocorreram pela posse da região platina. O Tratado de Madri, assinado em 1750, havia passado Colônia do Sacramento para os espanhóis. No entanto, ele foi anulado em 1761, quando as coroas espanhola e portuguesa assinaram o Tratado de El Pardo. Como Portugal não queria abrir mão de Colônia do Sacramento, a Espanha elaborou um plano de expansão que visava passar para seu domínio os territórios portugueses ao sul da colônia, desde Rio Grande até Santa Catarina (QUEIROZ, 1987). Na Europa, a situação não era diferente. Portugal entrara na Guerra dos Sete Anos, iniciada em 1756, contra Espanha e França (PARKER, 2011).

Perante a possibilidade de perder a Vila do Rio Grande de São Pedro e todo o seu território ao sul, o Governo do Rio de Janeiro, comandado por Gomes Freire, viu-

se obrigado a tomar algumas medidas. Como o local era contornado pela água e os fortes já se encontravam em precárias condições, Gomes Freire projetou a linha de defesa na Angustura de Castilhos (atual Uruguai), entre o Canal do Rio Grande e o Rio da Prata (QUEIROZ, 1987). Também foi feita uma determinação ao Coronel Tomás Luis Osório para a construção de um forte no local, em 1762.



Figura 31: Recorte do Mapa das Unidades de Planejamento do Rio Grande com a localização aproximada de algumas construções e vias existentes do século XVIII
Destaque da autora. Legenda: 1) Forte Jesus-Maria-José, 2) Praça do Poço, 3) Capela do Forte, 4) Capela Nossa Sra. do Rosário, 5) Capela Nossa Sra. Da Lapa. A partir de 1755: 6) Catedral de São Pedro, 7) Rua Direita.

Fonte: SMCP/RG. Mapa 06 do Plano Diretor do Município/2008.

No entanto, os planos de defesa em Castilhos falharam e os militares retiraram-se para o Rio Grande (QUEIROZ, 1987). Ao Governador da vila, Elói Madureira, foi determinada a evacuação do local com antecedência, para garantir a proteção das pessoas e dos bens. A retirada, no entanto, acabou sendo tardia e desordenada, e o Governador partiu para Viamão. Com o pretexto de não deixar nada aos inimigos, tanto soldados como civis apanharam tudo o que encontraram nas casas desocupadas (TORRES, 2001). A linha de defesa passou a ser a margem norte do canal, atual São José do Norte. Os espanhóis chegaram à vila no dia 24 de abril de 1763, e atravessaram o canal rumo ao norte vinte dias depois.

A sede do governo português e a Câmara da Vila do Rio Grande de São Pedro foram transferidas para a Capela de Viamão, e a Câmara manteria sua denominação até a transferência da capital para Porto dos Casais, em 1773 (TORRES, 2001). Em

1763, José Custódio de Sá e Faria, engenheiro militar conceituado, assumiu o governo e, em 1767, elaborou uma planta da Vila do Rio Grande, conforme imagem a seguir (Figura 32), visando a sua reconquista.

Após o título leu-se: "(...) é detalhe que fez o Coronel Gov.^{or} Jozé Custodio de Sá e Faria p.^a ser atacado por subpreza como se ve dos cam.^{os} por donde devião navegar, e tomar terra as 7 Esquadras, e lugares em q. se devião postar 20 Pelotoes". Juntamente com “pântano onde desembarcou a nossa tropa” na legenda, percebeu-se que o mapa foi elaborado após os portugueses terem, de alguma maneira, penetrado na vila.

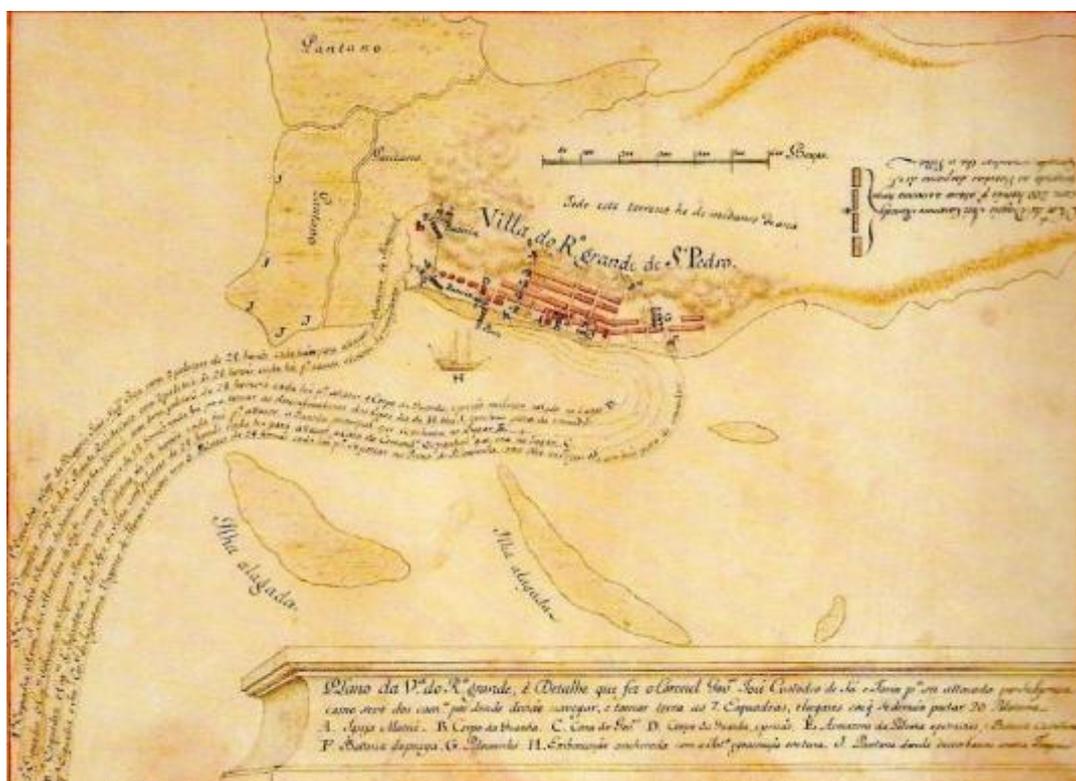


Figura 32: "Plano da V.^a do R.^o grande ", pelo Governador José Custódio de Sá e Faria, 1767
Fonte: Biblioteca Nacional Digital. Disponível em: <http://objdigital.bn.br/acervo_digital_cartografia/cart1033420/cart1033420.pdf>. Acesso em: 15 mar. 2014.

No detalhe da imagem (Figura 33), notou-se a primeira representação da conformação da vila. Após algumas edificações nas margens da Laguna, foi localizada a Rua General Bacelar, que já contava com construções dos dois lados da via. A letra “A” representou a Matriz de São Pedro, de costas para a Laguna, seguida do Corpo da Guarda “B” e da Casa do Governador “C”. A letra “F” pareceu

representar o Forte Jesus-Maria-José, apesar de encontrar-se mais perto da água do que o constatado na figura 34. A letra “h”, sem legenda, e os elementos que a seguiram, em sentido transversal à península, podem ter simulado uma linha de defesa e artilharia.

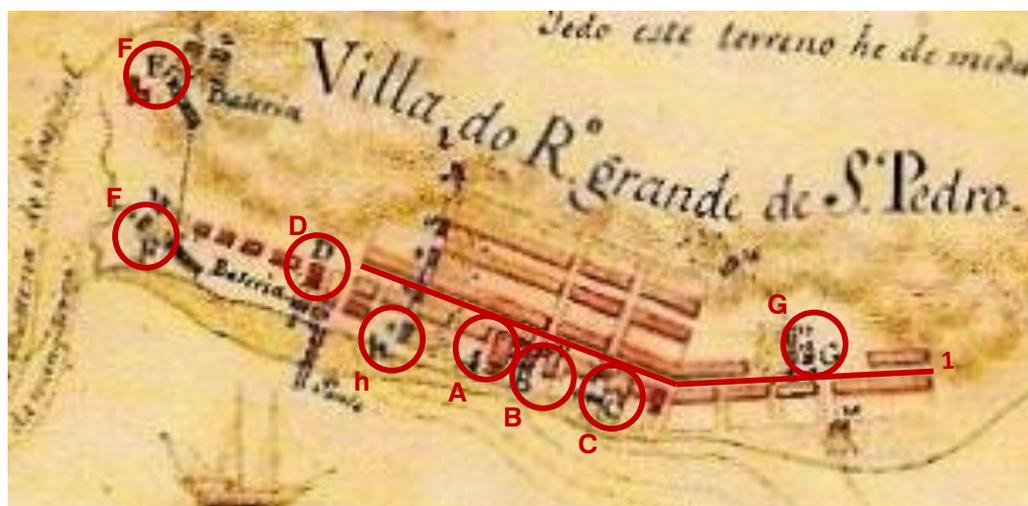


Figura 33: Detalhe do "Plano da V.ª do R.º grande", 1767
Destaque da autora. Legenda: 1) Rua Direita.

Transcrição de parte da legenda: "A) Igreja Matriz, B) Corpo da Guarda, C) Casa do Gov.º, D) Corpo da Guarda e prisão, F) Bateria da praya, G) Pelourinho.

Fonte: BN – Biblioteca Nacional Digital. Disponível em: <http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_cartografia/cart1033420/cart1033420.pdf>. Acesso em: 15 mar. 2014.

Apesar da representação ter sido elaborada em 1767, durante o período de domínio espanhol, algumas características portuguesas foram verificadas. Pôde-se observar que foram obedecidas algumas das normas constantes na Carta-Régia de Aracati, citada na carta da Vila do Rio Grande: o núcleo tinha sua maior face voltada para a Laguna e as ruas eram formadas por linha retas. Na legenda, não foi citada nenhuma praça, aparecendo apenas a letra “G”, indicando o local do pelourinho.

Também em 1767 surgiu uma planta da localidade, de autor desconhecido (Figura 34). Pela descrição, a planta muito provavelmente foi realizada objetivando a reconquista da vila, mostrando fortificações e outras construções desde o Canal do Rio Grande até o atual município de São José do Norte. Constou no selo do desenho:

Demonstração da Villa do Rio Grande de Sao Pedro sua Barra e terreno que da margem oriental do rio diz corre the o sitio chamado o estreito da linha de devizão para o sul the o rio e o terreno q' prezentem te ganhamos dos espanhois, q'ocupavão de 1767.



Figura 34: “Demonstração da Villa do Rio Grande de Sao Pedro sua Barra e terreno que da margem oriental do rio diz corre the o sitio chamado o estreito”, 1767

Destaque da autora. Localização da Vila.

Fonte: Biblioteca Nacional Digital. Disponível em: <http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_cartografia/cart512344/cart512344.jpg>. Acesso em: 15 mar. 2014.

O detalhe da mesma imagem (Figura 35) apresentou a península com edificações em sua ponta leste. Em seguida, algumas construções atravessavam a região transversalmente. Essa configuração não foi identificada em outros mapas da época. As construções podem ter sido uma representação equivocada de uma possível linha de defesa espanhola, observada na figura 33. Na área da península, não houve representação do Forte Jesus-Maria-José.

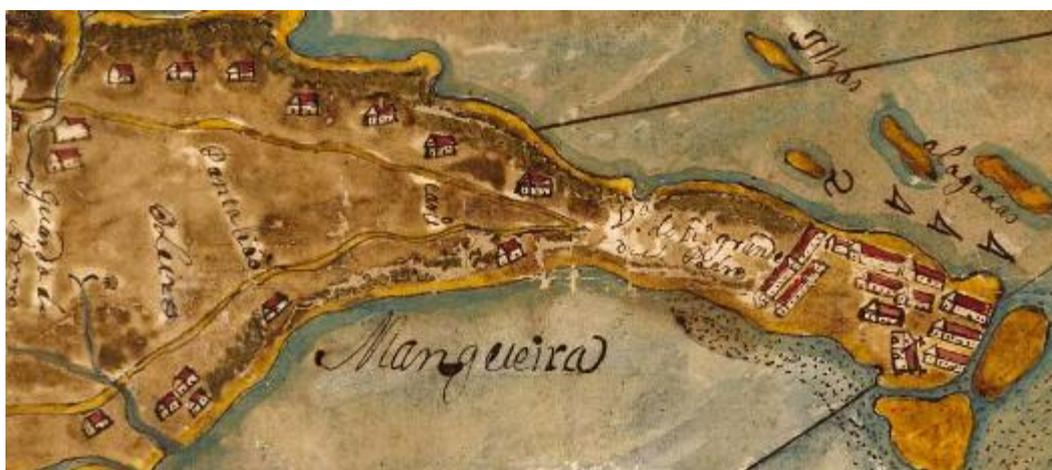


Figura 35: Detalhe da “Demonstração da Villa do Rio Grande de Sao Pedro sua Barra e terreno que da margem oriental do rio diz corre the o sitio chamado o Estreito”, 1767

Fonte: Biblioteca Nacional Digital. Disponível em: <http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_cartografia/cart512344/cart512344.jpg>. Acesso em: 15 mar. 2014.

Os portugueses reconquistaram o Rio Grande de São Pedro em dois de abril de 1776, já que o comando espanhol havia determinado a retirada das tropas e dos civis na noite anterior (TORRES, 2004). Não houve combates dentro da vila. No entanto, os portugueses encontraram o local deserto, com muitas das já precárias habitações arrasadas pelas areias (QUEIROZ, 1987). Dos prédios arrasados, constituíram exceção apenas a Matriz de São Pedro, a Casa do Governador e o Hospital.

Por ocasião da reconquista, foi realizado um desenho por Francisco Ferreira de Souza, que acompanhou uma descrição do local (Figura 36). O desenho mostrou a Matriz de São Pedro e algumas construções térreas. A rua formada claramente entre elas era a Rua General Bacelar, e, através dela, chegava-se ao forte Jesus-Maria-José, representado no canto inferior direito da imagem. Ao sul da Rua Bacelar, foi verificado o início da formação de outra via e o que seria o início da conformação de um quarteirão, no centro da imagem. Segundo a descrição que acompanha a figura 39, havia 131 casas na vila, a grande maioria em estado precário.

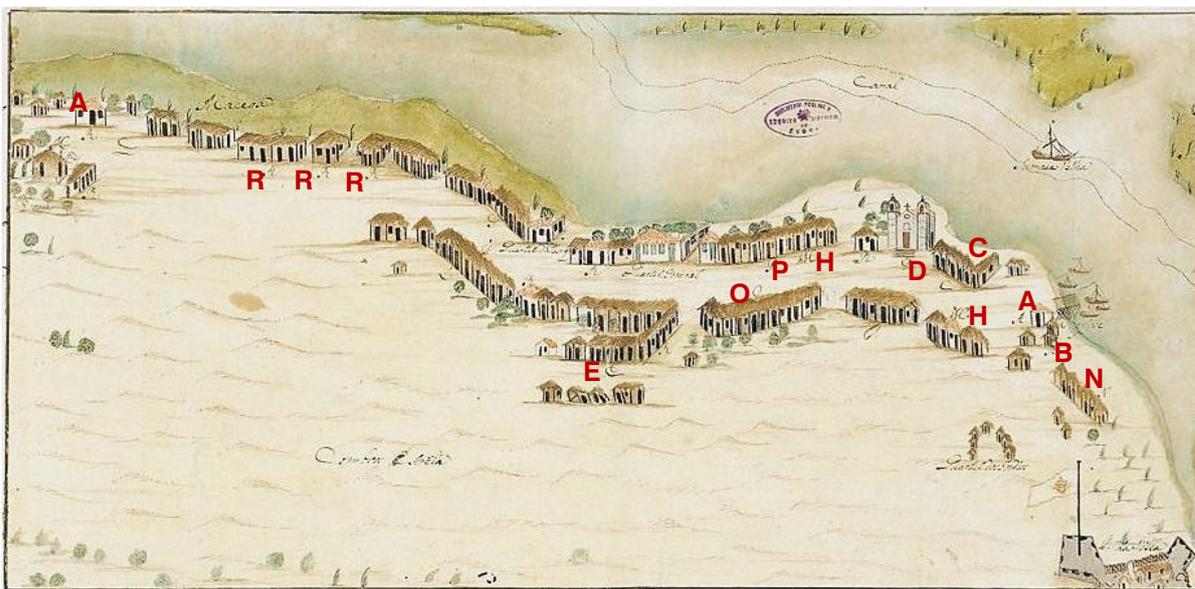


Figura 36: “Demonstração da Villa de S. Pedro do Rio Grande, situada na Latetude Setentrional de 32 graos”, por Francisco Ferreira de Souza

Destaque da autora. Localização dos itens da legenda que foram identificados na imagem.

Transcrição da legenda: A) Armazém, B) Hospital, C) Vendas, D) Freguesia, E) Quartel do Regimento Xichorro, F) Quartel do Regimento Velho, G) dos Srs. Officiaes, H) Quartel do Regimento de Moura, I) Casas do assento, L) Quartel da Cavalaria, M) Logas de Fazenda, N) Ferraria, O) Quartéis, P) Quartéis, Q) Estrada, R) Quartéis dos Officiaes, S) Macega, T) Vendas.

Fonte: Biblioteca Rio-Grandense (cópia do original existente na Biblioteca Pública de Évora).

Acervo cartográfico.

Além das construções que foram destruídas ao longo do tempo, a população civil espanhola permaneceu afastada do centro da vila, instalando-se nas imediações de quartéis e guardas ou nos núcleos portugueses próximos a eles (QUEIROZ, 1987). Essas informações podem justificar a impressão de pouco povoamento gerada pela imagem, em comparação à figura 33 que mostrou a vila em 1767.

No mesmo ano de 1776, foi realizada uma planta da vila (Figura 37). A imagem apresentou um maior número de ruas e edificações do que a representação anterior, mostrando o acréscimo do que seria uma rua paralela à Rua General Bacelar, voltada para o interior do núcleo. Esse fato pode ter sido resultado da reconstrução de algumas construções, ou a representação de edificações a serem construídas posteriormente.

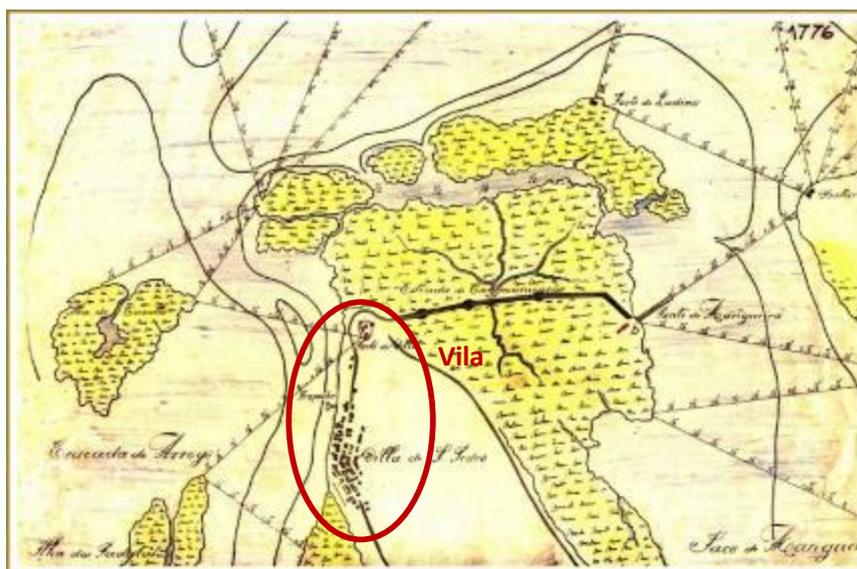


Figura 37: Planta da Vila do Rio Grande, 1776
Destaque da autora. Localização da Vila.
Fonte: SMCP/Rio Grande. Acervo cartográfico

No detalhe da imagem (Figura 38), observou-se a forma triangular da ocupação da área, com a distribuição das ruas paralelas à Laguna dos Patos (OLIVEIRA, 2012). Percebeu-se um trecho de terra que fazia margem com a água. Posteriormente, notou-se uma rua extensa que, mesmo após findas as edificações, continuava representada como um caminho, que circulava o então Forte da Vila (Forte Jesus-Maria-José) e seguia até o Forte da Mangueira. Essa era a Rua General Bacelar, que apresentava também o início da conformação de alguns quarteirões.



Figura 38: Detalhe da Planta da Vila do Rio Grande, 1776
 Destaque da autora. Localização da Rua Direita.
 Fonte: SMCP/RG. Acervo cartográfico.

Após o exame de alguns mapas do mesmo período, as autoras Elena Salvatori, Lydia Habiaga e Maria do Carmo Thormann (1988) elaboraram um mapa que ilustrou o espaço urbano ocupado na Vila do Rio Grande, na décadas de 1770. No desenho (Figura 39), foi possível perceber a marcação de duas linhas de margem, uma de 1767 e outra de 1776. No entanto, não foram encontrados registros de possíveis aterros ainda no século XVIII.

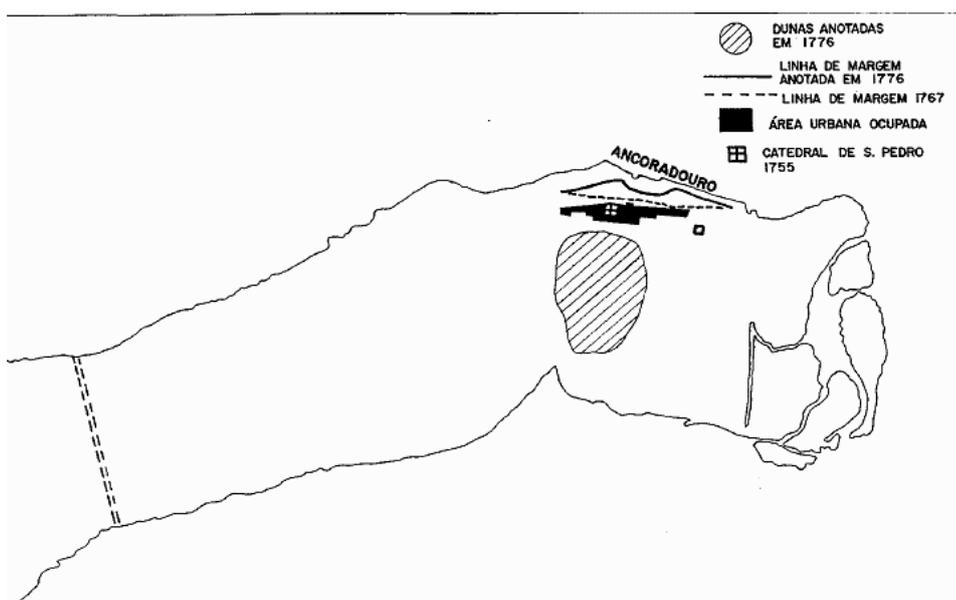


Figura 39: Crescimento horizontal da cidade do Rio Grande – Núcleo Histórico – 1767/1776
 Fonte: SALVATORI; HABIAGA e THORMANN, 1989. Disponível em: <[http:// biblioteca. ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/115/rbg_1989_v51_n1.pdf](http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/115/rbg_1989_v51_n1.pdf)>. Acesso em: 15 mar. 2015

Após as secas no Nordeste, as charqueadas da região Sul entraram em funcionamento em 1780. Nesse período, a Vila do Rio Grande transformou-se em uma área de crescimento rápido, e a integração da capitania com o centro e norte do país foi definitiva (QUEIROZ, 1987). O charque era produzido no atual município de Pelotas, que fazia parte da vila, e sua exportação se dava pelo porto do Rio Grande.

Segundo Barreto (1973-76), a Rua Marechal Floriano, antiga Rua da Praia, foi aberta em fins do século XVIII. Anteriormente, caracterizava-se por uma faixa de terra às margens da Laguna dos Patos, como pode ser observado na figura 36. Conforme o “Plano para servir de demonstração dos lugares fortificados do Rio Grande de São Pedro”, de 1786 (Figura 40), pôde-se averiguar que a disposição das ruas ainda era muito semelhante à da planta de 1776.

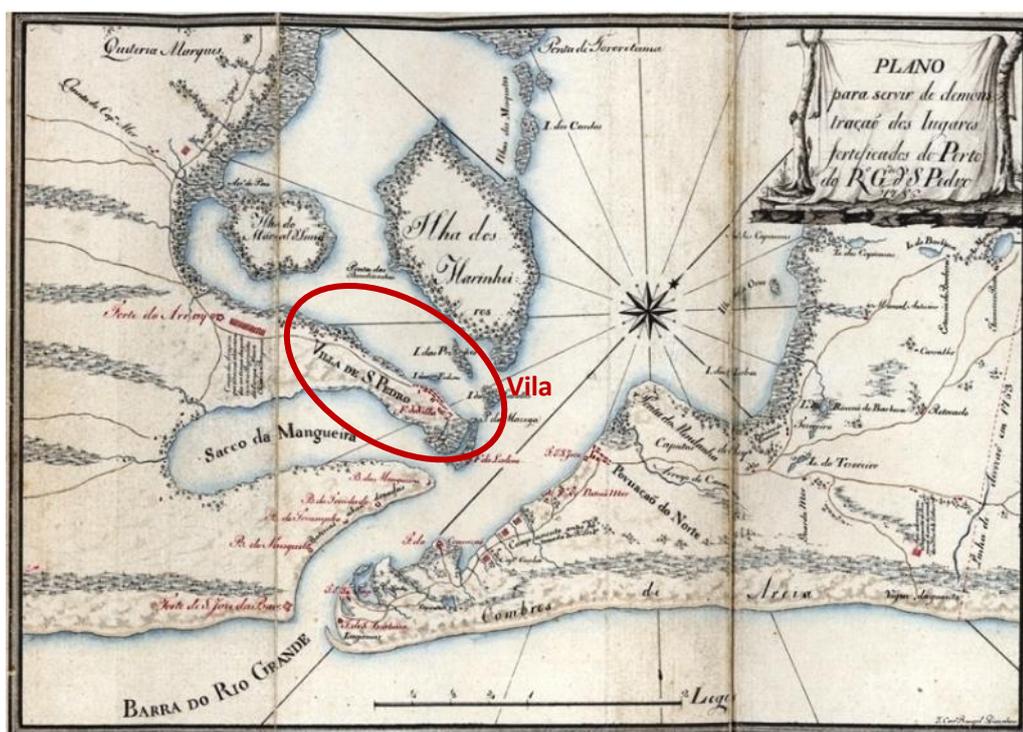


Figura 40: Mapa do Canal do Rio Grande, manuscrito “Defesa da Ilha de Santa Catarina e do Rio Grande de São Pedro”, José Correia Rangel em 1786

Destaque da autora. Localização da Vila.

Fonte: Arquivo Histórico Militar de Lisboa. Disponível em: <<http://arqhist.exercito.pt//viewer?id=173218>>. Acesso em: 01 fev. 2014.

Foi possível averiguar no detalhe (Figura 41) a Rua General Bacelar, na direção leste-oeste, com edificações dos dois lados, e mais algumas construções a leste. Como não há referências à Rua da Praia nos relatos e plantas encontrados até 1786, foi concluído que ela tenha sido aberta após essa data, como afirmou Barreto.



Figura 41: Detalhe do Mapa do Canal do Rio Grande, manuscrito “Defesa da Ilha de Santa Catarina e do Rio Grande de São Pedro”, José Correia Rangel em 1786

Fonte: Arquivo Histórico Militar de Lisboa. Disponível em: <<http://arqhist.exercito.pt/viewer?id=173218>>. Acesso em: 01 fev. 2014.

2.2.3 Período de desenvolvimento: o traçado urbano (1809-1858)

O século XIX teve início com a Vila do Rio Grande atravessando o período de desenvolvimento econômico que se iniciara na década de 1780. Após a Abertura dos Portos por D. João VI, no ano de 1808, as atividades ligadas ao porto do Rio Grande atraíram comerciantes e profissionais que vieram em busca de mercado para os seus produtos e serviços.

Esse desenvolvimento levou a um crescimento do traçado urbano da vila, com um maior número de ruas e algumas praças e largos que, por sua vez, passaram por mudanças de nomenclatura ao longo dos anos. Buscando um maior entendimento sobre esses nomes, foram criadas a Tabela de nomenclatura das ruas (Apêndice A) e a Tabela de nomenclatura das praças e largos (Apêndice B).

O comerciante inglês John Luccock permaneceu em Rio Grande por dois meses, no ano de 1809. Segundo Luccock (1987), a fileira principal de casas corria na direção leste oeste, com janelas através das quais se via uma ilha extensa do outro lado de um canal de cerca de seiscentas jardas de largura. Afirmou ainda que, por trás dessa fileira graciosa de casas ficava uma rua de cabanas pequeninas e baixas. Pelo relato do viajante, pôde-se concluir que a fileira principal de casas era o início

do que viria a ser a Rua da Praia, atual Rua Marechal Floriano; o canal que delas se avistava era a Laguna dos Patos, e a ilha extensa era a Ilha dos Marinheiros.

O comerciante mencionou algumas construções como a Matriz, afirmando que ela se encontrava no coração do casario; um forte, provavelmente Jesus-Maria-José; a Alfândega e a Casa do Governador na rua principal. Em 1809, também foi edificada a primeira Igreja do Carmo, na esquina da Rua Marechal Floriano com o Beco do Carmo, atual Rua Benjamin Constant. A imagem a seguir (Figura 42), mostrou um mapa atual da cidade com as ruas e algumas construções existentes em 1809.

Segundo a figura, percebeu-se que a vila continuou a se desenvolver no sentido leste-oeste, com as Ruas General Bacelar e Marechal Floriano seguindo um paralelismo, embora não fossem retas. Alguns becos já deviam existir, mesmo não tendo sido comentados por Luccock. O forte estava em ruínas desde a reconquista, e sua capela não funcionava mais. A Catedral de São Pedro, então Matriz, havia sido construída para atender a uma população próxima. Como a Igreja do Carmo foi edificada, décadas depois, a leste, pôde-se concluir que existiam residências próximas a ela. No entanto, como Luccock afirmou, o núcleo mais denso estava no entorno da Matriz.



Figura 42: Recorte do Mapa das Unidades de Planejamento do Rio Grande e com a localização aproximada de algumas construções e vias existentes em 1809. Destaques da autora. Legenda: 1) Forte Jesus-Maria-José, 2) Praça do Poço, 3) Igreja do Carmo, 4) Alfândega, 5) Capela Nossa Sra. Da Lapa, 6) Catedral de São Pedro, 7) Rua General Bacelar, 8) Rua Marechal Floriano.

Fonte: SMCP/RG. Mapa 06 do Plano Diretor do Município/2008.

No ano de 1820, Auguste de Saint-Hilaire passou alguns meses na vila, com o intuito de coletar exemplares da fauna e flora (NEVES; TORRES, 1995). Em seus escritos, Saint-Hilaire (1999) apontou a existência de seis ruas muito desiguais, atravessadas por becos, e a mais comprida delas era a Rua Marechal Floriano, localizada à margem do canal. Ainda segundo ele, nessa rua estavam situadas “quase todas as lojas e casas com janelas envidraçadas e cobertas de telhas, enquanto nas quatro últimas ruas existiam apenas casebres” (SAINT-HILAIRE, 1999, p.72).

Esse relato mostrou que a Rua Mal. Floriano havia ganhado maior extensão e a Rua Gal. Bacelar havia-se tornado também importante para a vila, diferente dos relatos de 1809. O naturalista também observou a existência de “uma área não construída de aproximadamente seiscentos passos, de onde se avistavam as ilhas e o Norte, e a paisagem do local era pouco agradável e monótona” (SAINT-HILAIRE, 1999, p.72). Esse seria o local da atual Praça Xavier Ferreira.

No ano de 1823, a dragagem do cais e a construção do porto foram finalizadas (QUEIROZ, 1987). Parte das areias retiradas foi usada no aterro para a formação da Rua Nova das Flores, atual Rua Riachuelo, localizada em frente ao porto. No ano de 1824, a rua foi representada na aquarela de Jean-Baptiste Debret (Figura 43). Essa imagem recebeu a análise de Barreto (1973-76) que afirmou ver-se, em primeiro plano, a ponta da Macega e, em seguida, as recentes construções na Rua Riachuelo. Atrás dela estava a Rua Mal. Floriano com a Capela da Ordem Terceira de São Francisco, edificada em 1814.



Figura 43: Aquarela do Porto do Rio Grande, por Jean-Baptiste Debret, 1824
Fonte: TORRES, 2001, p. 69

Em 1829, foi elaborada a Planta da Villa de São Pedro do Sul, a mando da Câmara Municipal (Figura 44). A planta foi o primeiro mapa a representar a vila com um traçado urbano, sendo mencionada algumas vezes nos itens seguintes do presente trabalho. O mapa mostrou, em traço espesso, “o que estava edificado e cercado” e, em traço mais fino, “o que estava devoluto e em termos de ser edificado”.

No documento, foi possível perceber a Rua Gal. Bacelar, seguida da Rua Mal. Floriano. A Rua Riachuelo apresentava a extensão de apenas três quarteirões. Essas eram as três principais ruas do período, embora a vila já estivesse se estendendo para o sul, única direção possível, já que, a oeste, estavam as dunas, e, a leste, os pântanos.

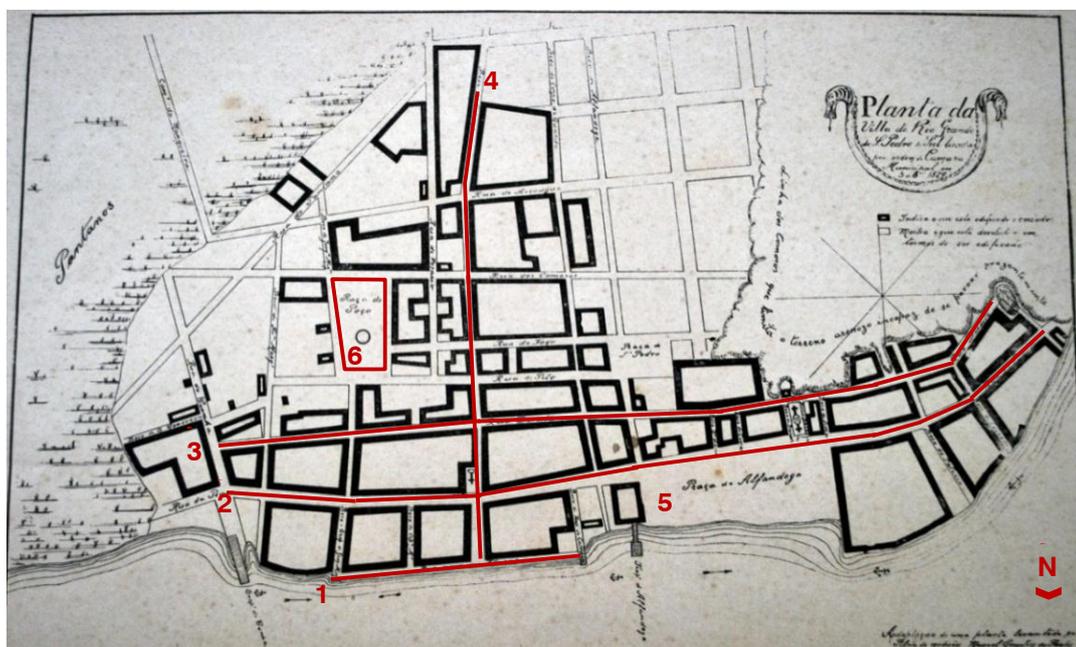


Figura 44: Planta da Villa do Rio Grande de São Pedro do Sul, 1829
Destaques da autora. Legenda: 1) Rua Riachuelo, 2) Rua Mal. Floriano Peixoto, 3) Rua Gal. Bacelar, 4) Rua Benjamin Constant, 5) Praça Xavier Ferreira, 6) Praça Sete de Setembro.
Fonte: Biblioteca Rio-Grandense. Acervo cartográfico.

O mapa mostrou que havia oito ruas paralelas a Laguna, atravessadas por onze travessas ou becos, alguns ainda estreitos como nos relatos de Saint-Hilaire. Existiam três praças: a Praça da Alfândega, atual Xavier Ferreira; a Praça do Poço, atual Sete de Setembro; e a Praça de São Pedro, atual Praça Júlio de Castilhos. A primeira era o espaço vazio próximo à Alfândega, já citado pelo viajante francês, enquanto a segunda era a praça que continha o primeiro poço da povoação, próxima

ao antigo forte. Da terceira e menor praça pouco foi descoberto através da documentação da época.

No mapa foram indicados três templos religiosos já citados: a Matriz de São Pedro, na Rua Gal. Bacelar; a Capela de São Francisco, na Rua Mal. Floriano; e a primeira Igreja do Carmo, também na Rua Mal. Floriano, à esquerda da imagem. Os quarteirões da Rua Riachuelo foram criados com maior distância entre si, podendo-se observar que a Rua Benjamin Constant, ao sul da Rua Mal. Floriano, voltava a ser estreito.

Nessa fase da Vila do Rio Grande, foi possível realizar uma análise do traçado urbano desenvolvido. Após o surgimento da Rua Gal. Bacelar, o local passou a receber ruas paralelas a ela, ainda sob a influência da Carta Régia de fundação. Posteriormente, surgiram os becos transversais, que caracterizaram o traçado regular trazido pelos portugueses no século XVIII. O traçado era ortogonal, mas não inteiramente regular, muito possivelmente pelas condições do sítio, como o desenho da costa (aumentado com aterros, mas não totalmente corrigido), as dunas e as áreas pantanosas.

Segundo Rhoden (1999), a presença militar na vila ajudou na sua organização espacial, pois eram esses os profissionais certos para realizar o que determinava a carta. Como foi visto, muitos possuíam a formação de engenheiros militares. É importante lembrar que o Brigadeiro José da Silva Paes determinou a localização do forte, e o Sargento-mor Manuel Vieira Leão foi o autor do projeto da Matriz de São Pedro, os dois pontos que geraram a Rua Direita.

A planta de 1829 apresentou similaridades com as plantas da antiga cidade de Sines (Figura 15), nos primeiros séculos de Portugal, e com a planta do Rio de Janeiro do século XVIII (Figura 25). No entanto, a planta de 1773 da Vila de Belém do Pará (Figura 45), que havia sido fundada em 1616, durante a União Ibérica, mostrou uma maior semelhança com a Vila do Rio Grande. O seu traçado era ortogonal, mas não regular, estendendo-se ao longo da costa. Junto à imagem constava a descrição:

Planta da Cidade de Gram-Pará fortificada pelo método mais simples e menor despesa que pode admitir a irregularidade da sua figura e desigualdade de seu Terreno, e em parte pantanoso, e em parte dos obstáculos ou dificuldade, que se acham na Margem do Rio, que oferece ao

Ilmo. e Exmo. Sr. João Pereira Caldas, do Conselho de Sua Magestade de Governador e Cappam General do Estado do Grampará, Maranhão, Piauhy, Rio Negro, do Sargento-mor Gaspar João Geraldo de Gronfeldt, 1773.



Figura 45: Mapa de Belém do Pará, pelo Sargento-mor Gaspar João Geraldo de Gronfeldt, 1773

Fonte: RHODEN, 1999, p.106

Na Figura 46, foi feita uma sobreposição do mapa de 1829 ao mapa atual da cidade. Foi possível observar que muitas vias e quarteirões já estavam formados no primeiro documento. Com exceção dos quarteirões que surgiram ou se dividiram em direção à Laguna dos Patos e das ruas que foram alargadas e do Largo Dr. Pio, toda a mancha rosada (atual Centro Histórico) já estava praticamente formada em 1829.

No primeiro semestre de 1834, outro naturalista francês, Arsène Isabelle, esteve na localidade. Afirmou que ali existiam três ruas principais muito compridas, na direção leste oeste, fato que as protegia da invasão das areias (ISABELLE, 1983). O relato permitiu concluir que as três ruas eram a Rua Gal. Bacelar, a Rua Mal. Floriano e Rua Riachuelo, que se havia tornado mais extensa. A rua posterior à Rua Gal. Bacelar, Rua República do Líbano, não tinha grande extensão no mapa de 1829, muito provavelmente pelas dunas existentes.

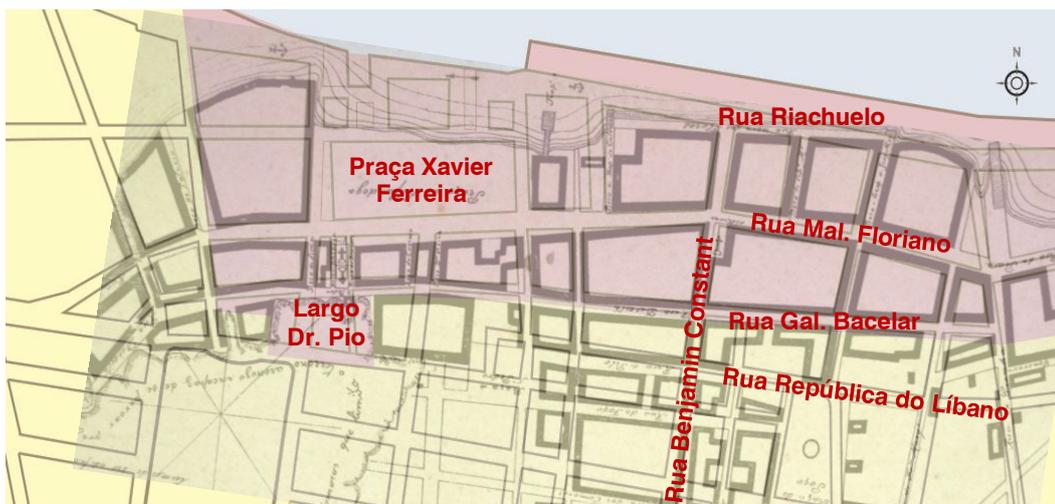


Figura 46: Sobreposição da Planta da Villa do Rio Grande (1829) ao Mapa das Unidades de Planejamento
Montagem da autora.

Fonte: Biblioteca Rio-Grandense. Acervo cartográfico.

Em 27 de junho de 1835, a vila do Rio Grande foi elevada a cidade, no mesmo ano em que teve início a Revolução Farroupilha. O vereador e jornalista Francisco Xavier Ferreira foi um grande colaborador da lei que criou a cidade, tornando-se posteriormente deputado provincial.

As tentativas de reter as areias e aterrar áreas alagadiças continuaram ao longo do tempo. Na década de 1840, o Relatório da Câmara (CÂMARA MUNICIPAL DO RIO GRANDE, 1845) afirmou que era espantoso o alívio das areias que ameaçavam submergir a cidade e, se o corpo legislativo continuasse a prestar esse auxílio, em dez anos, o problema estaria resolvido.

No orçamento para o ano de 1848, constou uma estacada entre a Rua Gal. Neto e a Praça Xavier Ferreira. Em 1848, também se falou da necessidade de uma pequena estacada pelo interior da Rua Riachuelo, para segurança do novo edifício da Câmara Municipal e conservação do cais (CÂMARA MUNICIPAL DO RIO GRANDE, 1848). O referido edifício da Câmara foi instalado no atual terreno da Biblioteca Rio-Grandense, o que mostrou que, nessa época, a Rua Riachuelo já chegava à Rua Gal. Neto, mas ainda precisava de reforços em seu aterro.

Na década de 1850, discorreu-se sobre a necessidade de aterros e abertura de novas vias. No orçamento para o ano de 1851, constavam estacadas na Rua Riachuelo em frente às ruas Andrade Neves, Zalony e Travessa do Afonso. A Rua

Napoleão Laureano acabava na Rua do República do Líbano, havendo facilidade em abrí-la até a Rua Gal. Bacelar, com a desapropriação de alguns prédios (CÂMARA MUNICIPAL DO RIO GRANDE, 1850).

A Rua Benjamin Constant também reclamava a mesma providência. Em 1853, a câmara, que já havia sido autorizada a dispender uma quantia para a abertura de ruas e desapropriações, ainda não havia conseguido licenças, por não terem sido realizadas as necessárias avaliações (CÂMARA MUNICIPAL DO RIO GRANDE, 1853). Em 1856, o Relatório da Câmara afirmou que a cidade tinha 32 ruas, com 1732 propriedades (CÂMARA MUNICIPAL DO RIO GRANDE, 1856).

Para um melhor entendimento do desenvolvimento do traçado urbano durante as décadas de 1840 e 1850, foram destacadas, no mapa de 1829, as ruas e alguns prédios citados nessas duas décadas (Figura 47). A mudança de nomenclatura presente nos relatórios da Praça da Alfândega para Praça do Mercado, atual Xavier Ferreira, mostrou que o mesmo já havia sido instalado. Da mesma forma, a construção do primeiro prédio próprio da Câmara Municipal evidenciou que a área ao norte da praça já havia sido aterrada.



Figura 47: Planta da Villa do Rio Grande (1829), com destaque das ruas citadas até 1850. Destaque da autora. Legenda: 1) Rua Riachuelo, 2) Rua Mal. Floriano, 3) Rua Gal. Bacelar, 4) Rua República do Líbano, 5) Rua Luiz Loréa, 6) Rua Gal. Neto, 7) Rua Andradas, 8) Rua Ewbank, 9) Rua Zalony, 10) Rua Benjamin Constant, 11) Rua Napoleão Laureano, 12) Travessa do Afonso, 13) Rua Andrade Neves, 14) Rua Francisco Marques, 15) Praça 7 de Setembro, 16) Igreja do Carmo, 17) Praça Xavier Ferreira, 18) Mercado Público, 19) Prédio da Câmara. Fonte: Biblioteca Rio-Grandense. Acervo cartográfico.

Em 1858, esteve na cidade o médico e viajante alemão Robert Avé-Lallemant. Ele afirmou que na cidade existiam casas bonitas e ruas largas com passeios, mas sem calçamento (AVÉ-LALLEMANT, 1980). Essa informação demonstrou que, apesar do crescimento urbano considerável da cidade, a localidade carecia de progressos, como calçamento das ruas e melhoramento das praças. Tais avanços foram realizados nas décadas seguintes.

2.2.4 Período de melhorias e modernização (1859-1941)

Em meados do século XIX, as Intendências começaram a empreender modificações nos traçados das cidades, como regularização e alargamento de ruas estreitas e abertura de novas ruas e praças. Esses melhoramentos foram ao encontro de novas invenções (bondes de tração animal, bondes e iluminação elétrica e etc.) que caracterizaram os espaços públicos e foram tratados no terceiro capítulo deste trabalho.

No ano de 1865, por ocasião da Guerra do Paraguai, desembarcam na cidade D. Pedro II e o Conde D'Eu, seu genro. Este último escreveu sobre Rio Grande, afirmando que a cidade continha muitas casas de comércio europeias e três ruas principais, todas paralelas à praia (D'EU, 1980). Por ocasião da visita, as três ruas mais importantes receberam nova nomenclatura: Rua Riachuelo, nome atual; Rua Pedro II, atual Marechal Floriano; e Rua dos Príncipes, atual General Bacelar.

Em 1868, a **Revista Arcádia**, publicação riograndina, divulgou dados importantes sobre a cidade. Rio Grande possuía 33 ruas, quatro becos e sete praças. Entre as principais ruas estavam a Riachuelo, a Mal. Floriano e a Gal. Bacelar. A Mal. Floriano era a mais importante rua com “lindos edifícios”. Segundo a publicação, existiam 1870 casas edificadas e 37 em construção, 118 sobrados (entre dois e quatro pavimentos) e dois em construção. Os dados mostraram um pequeno desenvolvimento desde 1856, quando havia 32 ruas e 1732 edificações.

Em 1872, houve a inauguração das obras de melhoria e a expansão do cais do porto, que aproximou a Rua Riachuelo de seu perfil atual (TORRES, 2008). Dessa forma, a rua, através de seu porto, igualou-se às duas ruas citadas anteriormente, em questão de importância para a cidade.

Em meio à consolidação do traçado do Centro Histórico, Rio Grande obteve um crescimento urbano a oeste, iniciado pela implantação da Fábrica Rheingantz em 1873. Posteriormente, em 1884, foi instalada a Estação Férrea. A fábrica e a estação deram impulso à consolidação do Bairro Cidade Nova, com ruas planejadas, mais largas e arborizadas. No final do século XIX e início do XX, Rio Grande alcançou algum desenvolvimento industrial. O Centro Histórico permaneceu sendo o centro administrativo e comercial da cidade, tendo sido a primeira região a receber pavimentação e também obras de infraestrutura urbana.

O século XX teve início com a cidade ainda passando pelo período de industrialização iniciado em 1873. O centro passou a se desenvolver em direção ao sul, pois os pântanos e as dunas, presentes no mapa de 1829, já haviam sido retificados. O mapa da cidade de 1904 (Figura 48) apresentou a área do centro em uma mancha rosada e, a oeste, o Bairro Cidade Nova, em branco. Após o exame da imagem observou-se que existiam em torno de 35 vias na área rosada, duas a menos (contando com os becos) do que as retratadas pela **Revista Arcádia** em 1868.

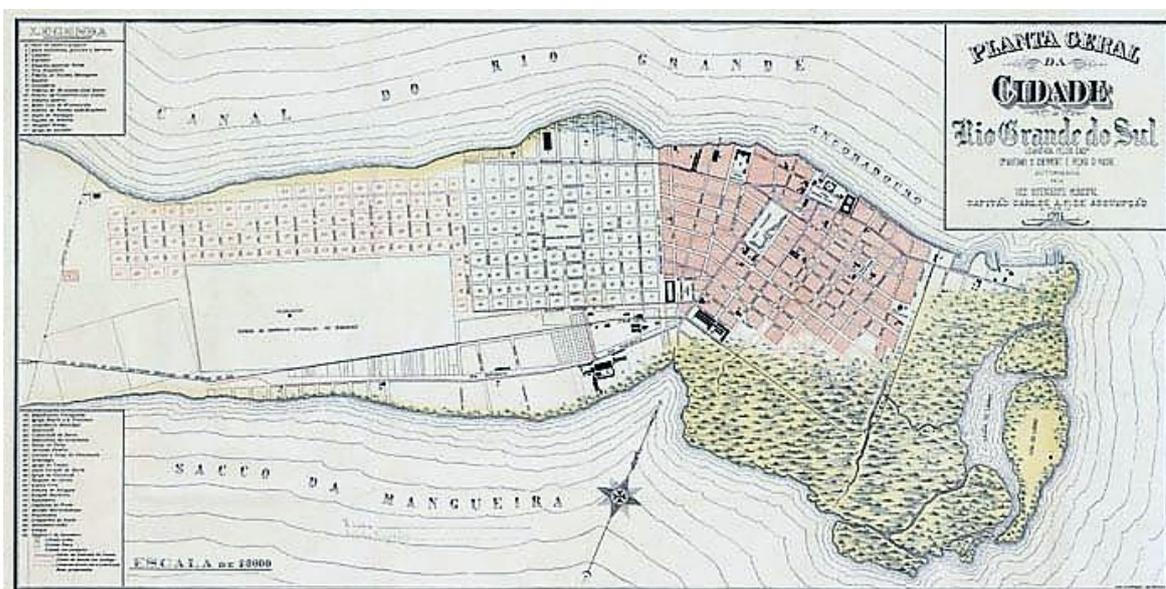


Figura 48: Planta Geral da Cidade do Rio Grande, 1904
Fonte: Biblioteca Rio-Grandense. Acervo cartográfico.

O detalhe do mapa (Figura 49) mostrou uma conformação muito parecida com a do atual Centro Histórico. A área que mais sofreu complementações foi o entorno da Praça General Telles, atual Xavier Ferreira. Entre ela e o quarteirão da Prefeitura,

ainda não existia o atual Largo Eng^o João Moreira. O Mercado Municipal também não apresentava nenhum largo adjacente.

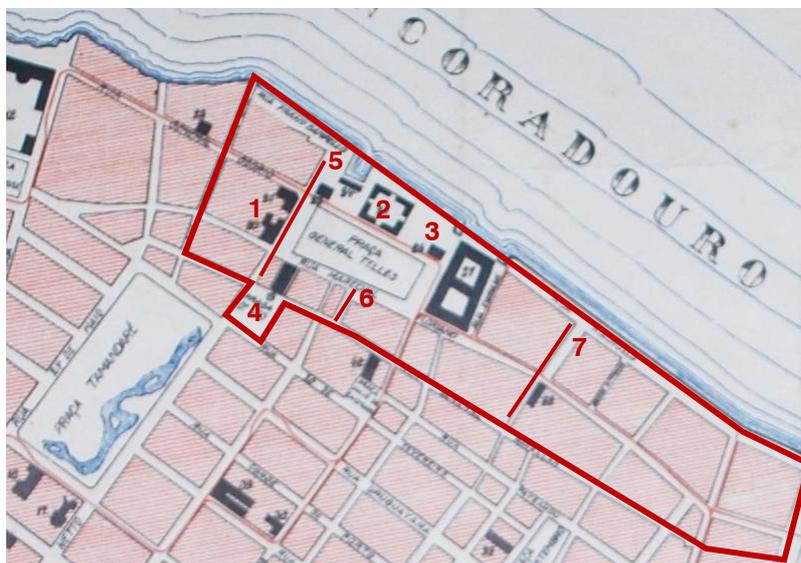


Figura 49: Detalhe da Planta Geral da Cidade do Rio Grande, 1904
Destaque da autora. Legenda: 1) Quarteirão da Prefeitura, 2) Mercado Municipal, 3) Futura Câmara do Comércio, 4) Largo Dr. Pio, 5) Rua Gal. Neto, 6) Rua Duque de Caxias, 7) Rua Benjamin Constant (trecho da Igreja do Carmo).
Fonte: Biblioteca Rio-Grandense. Acervo cartográfico.

No lugar da Câmara do Comércio, que só seria edificada em 1941, existia um espaço vazio. Em frente à Matriz, surgiu a Praça Dr. Pio. A área a leste do centro já estava praticamente consolidada, pois, ao contrário da região a oeste, não havia vazios ou espaços destinados a praças. Desde o mapa de 1829, percebeu-se que a área estava substancialmente edificada.

As ruas General Neto e Duque de Caxias apresentavam os seus primeiros trechos ainda estreitos. Da mesma forma, a Rua Benjamin Constant permanecia estreita em alguns intervalos, principalmente no que continha a Igreja do Carmo na esquina (Figura 50). A presença desses segmentos de rua ainda estreitos mostrou que as dificuldades encontradas pela Câmara Municipal na década de 1850, com relação às desapropriações, ainda continuavam.

Uma das poucas legislações sobre a largura das ruas, a Carta Régia de fundação da vila, indicou não menos de 20 pés (6.60 metros) de largura, mas não exigia nenhuma hierarquia. As ruas que foram recebendo conformações de artérias,

como as três mencionadas anteriormente, necessitaram alargamentos ao longo do tempo.



Figura 50: Rua Benjamin Constant, entre as ruas Riachuelo e Marechal Floriano, Igreja do Carmo ao fundo, 1900-1920

Fonte: Biblioteca Rio-Grandense. Acervo fotográfico.

Posteriormente, no ano de 1922, foi realizado outro mapa da cidade. Ele mostrou o centro em cinza, como “Cidade Velha”; o Bairro “Cidade Nova” em laranja; e um loteamento futuro, denominado “Cidade projetada”, em branco (Figura 51). O centro continuou expandindo-se em direção ao sul.



Figura 51: Mapa da cidade do Rio Grande, 1922

Montagem fotográfica da autora.

Fonte: Biblioteca Rio-Grandense. Acervo cartográfico.

Outra mudança foi o aterramento na região a leste, realizado pela empresa responsável pelas obras do Porto Novo, graças ao aprofundamento do canal do Porto Velho em 1915, após a construção do Porto Novo (MARTINS, 2005).

No detalhe do mapa (Figura 52), puderam ser observados alguns aspectos em relação ao mapa anterior, de 1904. Permaneceram os vazios nos dois lados do Mercado Municipal, e o largo em frente à Prefeitura ainda não estava delimitado. O Largo Dr. Pio continuava com a conformação de praça.

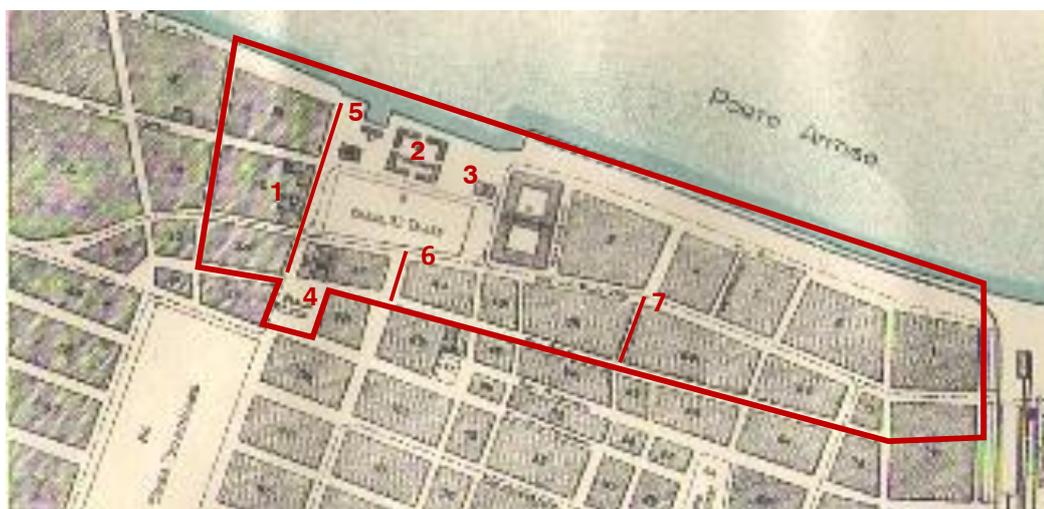


Figura 52: Detalhe do Mapa da Cidade do Rio Grande, 1922
Destaque da autora. Legenda: 1) Quarteirão da Prefeitura, 2) Mercado Municipal, 3) Futura Câmara do Comércio, 4) Largo Dr. Pio, 5) Rua Gal. Neto, 6) Rua Duque de Caxias, 7) Rua Benjamin Constant (trecho da antiga Igreja do Carmo).
Fonte: Biblioteca Rio-Grandense. Acervo cartográfico

As diferenças foram averiguadas no alargamento de algumas ruas. Tanto a Rua Gal. Neto quanto a Rua Duque de Caxias foram alargadas em seus primeiros trechos. Apesar da demolição da Igreja do Carmo constar de 1920 (TORRES, 2008), a Rua Benjamin Constant ainda não havia sido alargada. A região leste do Centro Histórico continuou recebendo a atividade comercial, que já existia no local desde o século XIX. O cais do porto havia sido novamente alargado.

O último mapa a ser analisado mostrou a cidade em 1942, um ano após o final do recorte temporal deste trabalho. Notou-se, além dos bairros citados anteriormente, uma nova área a oeste, na região denominada Junção (Figura 53). Nesse momento, a cidade voltava aos seus limites iniciais, nas proximidades do antigo Núcleo do Estreito.

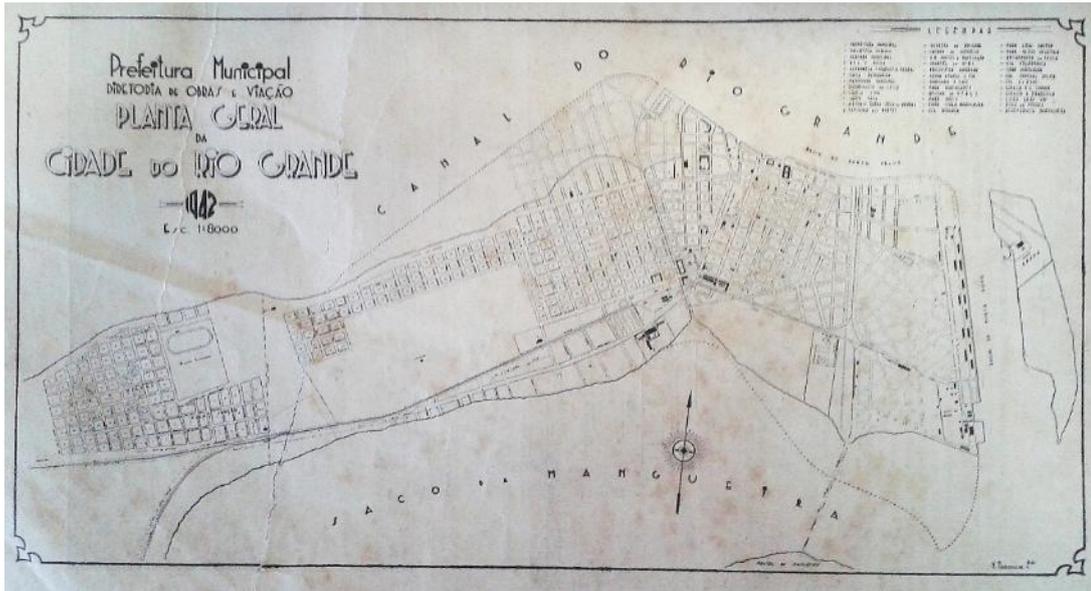


Figura 53: Planta Geral da cidade do Rio Grande, 1942
 Fonte: PIMENTEL, 1944, p. 61.

No detalhe do mapa (Figura 54), pôde-se observar poucas diferenças com relação ao anterior. O prédio da Câmara do Comércio já havia sido construído, ao lado do Mercado Municipal. A Rua Benjamin Constant estava alargada, com os quarteirões retificados. Como a cidade do Rio Grande expandiu-se a partir do seu Centro Histórico, foi possível compreender a razão pela qual seu traçado urbano já estava praticamente definido no final do século XIX. Tendo recebido suas principais habitações, serviços e comércio a partir de 1737, a área consolidou-se, restando apenas algumas melhorias a serem realizadas no século XX.

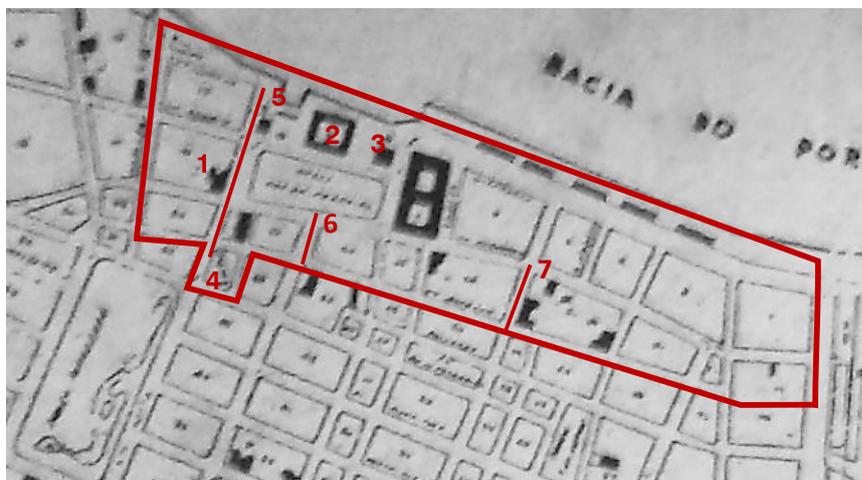


Figura 54: Detalhe da Planta Geral da cidade do Rio Grande, 1942
 Destaque da autora. Legenda: 1) Quarteirão da Prefeitura, 2) Mercado Municipal, 3) Câmara do Comércio, 4) Largo Dr. Pio, 5) Rua Gal. Neto, 6) Rua Duque de Caxias, 7) Rua Benjamin Constant (trecho da antiga Igreja do Carmo).
 Fonte: PIMENTEL, 1944, p. 61.

Com o fechamento do recorte temporal, foi possível realizar uma segunda análise do traçado urbano do Centro Histórico. O desenho da área continuou ortogonal e irregular, embora algumas alterações tenham sido realizadas para a continuidade das ruas. Uma comparação foi feita com o anteriormente referido Bairro Alto de Lisboa, edificado no século XVI (Figura 55), no período Manuelino. Os dois traçados mostraram tentativas de regularização, com os quarteirões demarcados da forma mais ortogonal possível.



Figura 55: Detalhe do Bairro Alto, em Lisboa. Construído em plano ortogonal, século XVI.

Fonte: LAMAS, 2011, p.189.

Assim como a análise do mapa da Vila do Rio Grande de 1829, esse último exame demonstrou que, apesar das tentativas da Coroa portuguesa em levar um traçado regular e racional para as vilas de suas colônias, principalmente a partir do século XVIII, o que aconteceu foi uma adaptação natural às condições geográficas e econômicas de cada núcleo urbano. A influência dos traçados regulares deveu-se à presença da legislação portuguesa, com suas sugestões de “linhas retas e iguais”; e ao trabalho dos engenheiros militares, influenciados pelos ideais renascentistas.

CAPÍTULO 3

CENTRO HISTÓRICO: DOS ESPAÇOS PÚBLICOS AOS EDIFÍCIOS

Buscando prosseguir com a apresentação das categorias de análise urbana do Centro Histórico, o terceiro capítulo dissertou sobre espaços públicos, quarteirão, lote e edifício. Assim como no segundo capítulo, a análise buscou expor os dados obtidos na pesquisa bibliográfica e documental sobre o Centro Histórico. As informações foram inseridas nas categorias de análise e nos períodos da urbanização no centro, definidos anteriormente.

No primeiro item foram relatadas as questões referentes aos espaços públicos, ou seja, ruas e praças. No item seguinte abordaram-se os temas de infraestrutura e serviços urbanos que, embora caracterizem os espaços públicos, foram apresentados separadamente devido ao grande volume de dados obtidos. O terceiro item tratou dos quarteirões, lotes e edifícios de maneira conjunta, devido a sua interdependência.

3.1 Espaços públicos

No período inicial da urbanização da Vila do Rio Grande, determinado como entre 1755 e 1808, a documentação encontrada a respeito dos espaços públicos foi escassa e insuficiente para caracterizar corretamente essas áreas. Dessa forma, as considerações apresentadas sobre as ruas e praças tiveram início no século XIX, a partir de 1809 e se estenderam até 1941, quando já haviam obtido desenvolvimento.

Para a realização dos estudos deste item buscaram-se os autores, anteriormente citados, Ana Lúcia de Oliveira (2012) e Luiz Henrique Torres (2008; 2010), assim como os estudos de Carlos Alberto Santos, com **Ecletismo na fronteira meridional do Brasil, 1870-1931** (2007).

Da mesma forma, foram observados os **Relatórios da Câmara Municipal do Rio Grande**, jornais locais e os relatos dos viajantes estrangeiros: John Luccock (1987), Auguste de Saint-Hilaire (1999), Arsène Isabelle (1983), Conde d'Eu (1981) e

Robert Avé-Lallemant (1980). O material iconográfico foi pesquisado nos acervos da Biblioteca Rio-Grandense e da Fototeca Municipal Ricardo Giovannini (Rio Grande).

3.1.1 Período de desenvolvimento: as ruas (1809-1858)

Em 1809, como visto anteriormente, os relatos de Luccock mostraram a existência de duas ruas muito extensas: a Rua Marechal Floriano, que era a principal, com casas majestosas e a Rua General Bacelar, com cabanas pequenas (LUCCOCK, 1987). Em 1820, Saint-Hilaire comentou sobre a presença de seis ruas muito desiguais, atravessadas por estreitos becos. Conforme o naturalista, nas duas ruas principais, existiam lajes na frente das casas, entretanto nenhuma era calçada e “os pés ficavam soterrados na areia” (SAINT-HILAIRE, 1999, p. 74).

No ano de 1824, uma terceira rua, a Rua Riachuelo, já havia sido registrada por Debret, com armazéns e sobrados. No primeiro semestre de 1834, Arsène Isabelle afirmou que na vila havia três ruas principais muito compridas, na direção leste-oeste, e apenas seus passeios eram calçados (ISABELLE, 1983). Essas descrições permitiram concluir que as principais atividades sociais e econômicas eram realizadas nessas três ruas.

Na Rua Gal. Bacelar, estava localizada a igreja Matriz. As residências da rua eram, inicialmente, precárias, mas, com o tempo, a via foi considerada uma das principais. Esse fato mostrou que algumas atividades comerciais podem ter sido estabelecidas na Rua Gal. Bacelar. A Rua Mal. Floriano era o local dos sobrados residenciais e comerciais mais relevantes, da Igreja do Carmo e de uma das entradas do prédio da Alfândega. A Rua Riachuelo, por sua vez, servia de apoio às atividades portuárias. Tornou-se mais longa e mais larga à medida que surgiram os aterros na Laguna dos Patos.

Nas décadas de 1840 e 1850, a Câmara Municipal tratou da questão da falta de calçamento na cidade. O Relatório da Câmara de 1847 destacou a necessidade da construção de um passeio calçado, que facilitasse o trânsito para o Mercado Público (CÂMARA MUNICIPAL DO RIO GRANDE, 1847). Nos invernos fazia-se uso até mesmo de canoas para realização das compras diárias. Em 1856, falou-se pela primeira vez da necessidade de nivelamento e calçamento das ruas, após os

sucessivos aterros (CÂMARA MUNICIPAL DO RIO GRANDE, 1856). Em 1858, Robert Avé-Lallemant afirmou que existiam casas bonitas e ruas largas com passeios, mas sem calçamento (AVÉ-LALLEMANT, 1980).

Sobre a extensão das ruas, o Relatório da Câmara afirmou que a cidade apresentava 32 ruas; as longitudinais possuíam 700 braças de extensão e as transversais aproximadamente 350 braças (CÂMARA MUNICIPAL DO RIO GRANDE, 1856). Dessa forma, as ruas principais tinham 1.540 metros, e os becos, aproximadamente, 770 metros de comprimento. Os relatos e documentos, no entanto, não trouxeram informações sobre a largura das ruas.

A Carta Régia de Aracati determinou a largura das ruas como de, no mínimo, 20 pés, ou 6.6 metros. Conforme visto no item anterior, em 1829, o traçado urbano do Centro Histórico estava praticamente consolidado. A Rua Mal. Floriano, a Rua Gal. Bacelar e alguns becos transversais à leste apresentados no mapa de 1829 não foram alargados. Segundo a tese de Oliveira (2012), as antigas travessas (exceto a atual Rua Benjamin Constant) e a Rua Gal. Bacelar têm atualmente entre 6.6 metros e 13.20 metros, ou seja, entre 20 e 40 pés. A Rua Mal. Floriano apresenta largura maior do que 13.20 metros.

Os Códigos de Posturas do Rio Grande, sendo o primeiro deles de 1811, não passaram normas ou determinações sobre as larguras das ruas (OLIVEIRA, 2012). Dessa forma, foi possível perceber que as influências para a largura das vias do Centro Histórico, observadas em 1829, foram retiradas da Carta Régia de 1747, mostrando poucas ruas com menos de 6.6 metros.

Algumas imagens retrataram a Rua Mal. Floriano na década de 1850, tendo sido esta rua a única registrada até 1859. A primeira fotografia (Figura 56) mostrou a rua próxima à esquina da Rua Benjamin Constant, e à direita da imagem, foram registrados os gradis da primeira Igreja do Carmo. A segunda imagem (Figura 57) apresentou a mesma rua nas proximidades das ruas Andradas ou Rua Zalony. As duas imagens mostraram uma rua larga e sem calçamento.

Após as observações deste item, foi possível averiguar que, em princípios do século XIX, a Rua Gal. Bacelar havia perdido a sua função de rua mais relevante da vila. Não seguiu o exemplo da Rua Direita do Rio de Janeiro, mencionada no primeiro

capítulo, que se manteve como um importante espaço público por mais de um século, recebendo templos religiosos e a Casa do Governador (MARX, 1980). A Rua Direita riograndina cedeu lugar à Rua Mal. Floriano, que contava com uma nova Igreja e com maior proximidade com a Alfândega e o cais do porto.



Figura 56: Rua Marechal Floriano, esquina com o Beco do Carmo, 1850
Fonte: Fototeca Municipal Ricardo Giovannini.

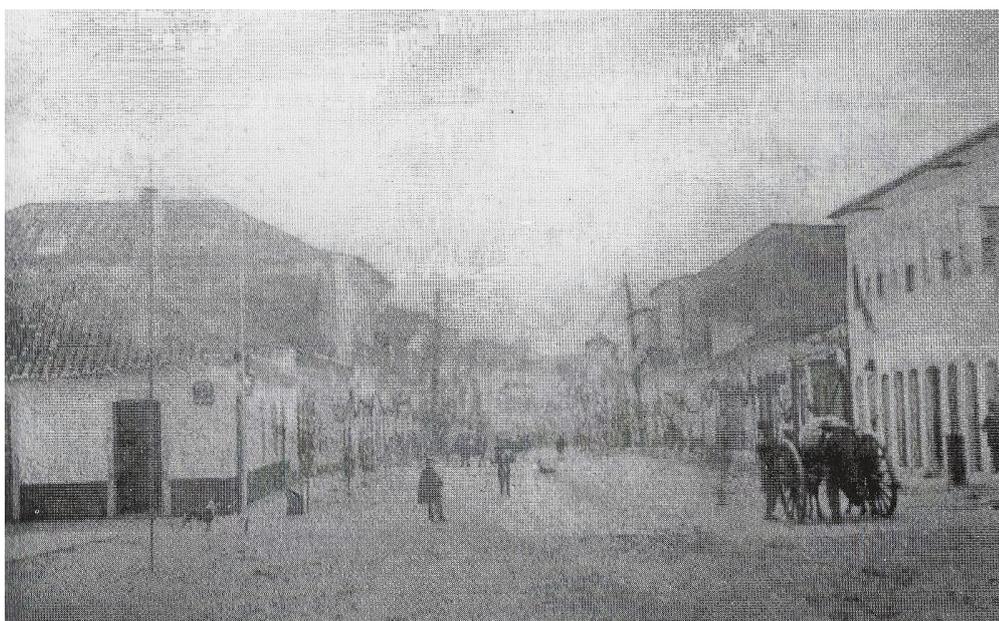


Figura 57: Rua Marechal Floriano, nas proximidades com a Rua Andradas ou Rua Zalony, s/d
Fonte: Biblioteca Rio-Grandense. Acervo fotográfico.

3.1.2 Período de desenvolvimento: as praças (1809-1858)

A primeira praça de que se obteve conhecimento na Vila do Rio Grande foi a Praça do Poço, que se localizava nas proximidades do Forte Jesus-Maria-José. A praça pôde ser observada no mapa de 1829. No entanto, o local não fez parte do recorte do Centro Histórico e, conseqüentemente, das análises deste trabalho.

Desde a elaboração da Carta-Régia de fundação da Vila do Rio Grande, em 1747, já havia instruções para a demarcação de uma praça junto a uma Igreja, conforme trecho da Carta de Aracati, anexada à do Rio Grande:

[...] Que quando a Igreja, que há naquele porto não possa servir à dita nova villa, demarque tão bem lugar para ela, ou em a praça, ou no sitio que entender mais adequado, e cômodo aos moradores, com atenção porém, a que deve ser capaz de receber os fregueses, posto que a villa cresça em povoação, e que quando a dita igreja fique na dita praça, há de, em o lugar, que para ela destinar, haver não só espaço para adro mas para alguma forma de praça ante a sua porta principal, que também destinará caminhos públicos para fontes, pedreiras e uso do rio: cuja margem deve dar espaço largo em atenção as enchentes dele, e que quando ordinariamente sejam grandes as suas inundações, será mais acertado destinar junto à dita margem o Rocio, ou logradouro público [...] (ARQUIVO HISTÓRICO ULTRAMARINO apud OLIVEIRA, 2012, p.343).

As instruções da Carta-Régia podem ter sido utilizadas na criação da Praça do Poço, apesar de não se ter referência de um templo em frente a ela, até a construção da Capela da Conceição, em 1872. É também possível que tenha existido uma pequena praça dentro do Forte Jesus-Maria-José, que continha uma capela.

A Matriz de São Pedro foi edificada em 1755, na Rua Direita. Nos mapas pouco delineados do século XVIII e no detalhe da planta de 1829 (Figura 61), ainda não havia referências a uma praça em frente ao templo. Sabe-se que a área ao sul da matriz era ocupada por dunas de areia. Esse pode ter sido o motivo para a não demarcação de uma praça no local, sendo utilizada a própria Rua Gal. Bacelar como ponto de encontro dos fiéis.

A Praça Xavier Ferreira surgiu a partir de um espaço vazio inicial, nas proximidades da antiga Alfândega. Esse local permaneceu desocupado, servindo de apoio às atividades portuárias e alfandegárias desenvolvidas na vila. Segundo Saint-

Hilaire, em 1820, havia uma área não construída de aproximadamente seiscentos passos, em direção à Laguna dos Patos, sem grandes atrativos, da qual se avistavam as ilhas (SAINT-HILAIRE, 1999). O espaço não edificado era a atual Praça Xavier Ferreira que, assim como o restante da vila, carecia de arborização.

A praça foi retratada no mapa de 1829 como Praça da Alfândega (Figura 58). Ao sul da praça, estava a Capela de São Francisco; ao norte, a Laguna que recebia os barcos; a leste, o trapiche e o prédio da Alfândega; e, a oeste, o Sobrado do Rasgado, propriedade que, em 1894, seria adquirida pela Intendência Municipal. Conforme foram surgindo novos espaços e prédios no século XIX, devido aos aterros que aumentaram a área próxima à Laguna, a praça foi sendo delimitada fisicamente.



Figura 58: Detalhe da Planta da Villa do Rio Grande de São Pedro, 1829
Destaques da autora. Legenda: 1) Praça Xavier Ferreira, 2) Prédio e Trapiche da Alfândega,
3) Sobrado do Rasgado, 4) Catedral de São Pedro, 5) Capela de São Francisco.
Fonte: Acervo cartográfico da Biblioteca Rio-Grandense.

Assim como visto antes, a Carta-Régia de fundação da Vila de Aracati determinou a demarcação de uma praça que não fosse pequena. Nela deveriam ser dispostos os edifícios públicos e o pelourinho. Apesar de a Praça Xavier ter recebido, após os sucessivos aterros, prédios como o da Intendência Municipal, da Câmara Municipal e do Quartel General, foi na Praça da Caridade (atual Praça Barão de São José do Norte) que o pelourinho foi implantado.

A Praça da Caridade, em frente à Santa Casa de Misericórdia, estava, aproximadamente, 500 metros a sudoeste da Praça Xavier Ferreira. No trecho da Carta de Aracati exposto neste item, notou-se a observação de que a praça da igreja deveria situar-se o mais perto possível da margem do rio, evitando assim que possíveis inundações atingissem os edifícios próximos. Inicialmente, essa foi uma característica da Praça Xavier.

Em meados do século XIX, os vereadores mostraram preocupação com a arborização da praça. No ano de 1849, foram substituídas as árvores que haviam murchado na Rua Mal. Floriano e plantadas novas em outros pontos, como na Praça Xavier Ferreira (CÂMARA MUNICIPAL DO RIO GRANDE, 1849). O lugar passou a receber características de praça ajardinada.

Devido a sua localização, começou a ser utilizada pela população, embora alguns contratempos, como áreas alagadiças, tenham sido relatados na década de 1850. A situação foi descrita em diversos Relatórios da Câmara, como no de 1853. Nesse ano, a dita “parte mais frequentada e importante da cidade” tornava-se quase intransitável, por efeito das poças que surgiam (CÂMARA MUNICIPAL DO RIO GRANDE, 1853).

Uma outra praça identificada no mapa de 1829 foi a Praça de São Pedro, na Rua do Pito, próxima às dunas. Durante a pesquisa realizada, não foram encontrados relatos de autoridades ou viajantes sobre esse espaço. Torres (2008) afirmou que, em 1875, a Praça São Pedro recebeu uma estátua, sendo utilizada como ponto de captação de água. Da mesma forma, não foram encontradas evidências, entre 1755 e 1941, de qualquer tipo de largo na atual área do Centro Histórico.

3.1.3 Período de melhorias e modernização: as ruas (1859-1941)

O período de modernização do Centro Histórico teve início em 1859, com a pavimentação das ruas. Pedras de granito irregulares qualificaram o aspecto das cidades e o conforto dos ocupantes dos novos meios de transporte, dos pedestres e dos moradores das casas (SANTOS, 2007). Segundo Relatório da Câmara do mesmo ano, estavam parcialmente calçadas as ruas Francisco Marques, Zalony, Andradas,

Andrade Neves e Napoleão Laureano, sendo essas as que mais necessitavam de reparos (CÂMARA MUNICIPAL DO RIO GRANDE, 1859).

No ano de 1861, o Relatório da Câmara afirmou que continuava o calçamento das ruas da cidade, obra que infelizmente não caminhava na mesma velocidade de que a utilidade pública carecia (CÂMARA MUNICIPAL DO RIO GRANDE, 1861). O excesso de areia começou a ser sutilmente reduzido com os calçamentos. Os passeios, mais altos que as pavimentações das vias, destacavam-se através de pedras que formavam os meios fios das calçadas (SANTOS, 2007). Após os aterramentos e nivelamentos, pedras foram trazidas de navio, inclusive, do Rio de Janeiro (TORRES, 2008).

No ano de 1865, o Conde D'Eu (1980), relatou que, na cidade, havia três ruas principais calçadas, todas paralelas à praia. Segundo ele, a rua principal apresentava muitas bandeiras de consulados, “mas, antes de se passar pelas últimas vias da cidade, já se estava num mar de areia” (D'EU, 1980, p. 24). Esse foi o primeiro relato da pavimentação das ruas Gal. Bacelar, Mal. Floriano e Riachuelo. Em muitas de suas edições da década de 1870, o jornal **Diário do Rio Grande** mostrou que escritórios, armazéns, depósitos de roupas e calçados e drogas situavam-se nas ruas Mal. Floriano e Gal. Bacelar.

As imagens a seguir, de 1889, mostraram duas das principais ruas da cidade. A primeira (Figura 59) retratou a Rua Mal. Floriano, pavimentada e com passeios. A fotografia foi tirada nas proximidades da Rua Zalony, mesmo ponto da figura 57, o que exemplificou a modernização pela qual a cidade atravessou na última metade do século XIX. A segunda imagem (Figura 60) ilustrou a Rua Riachuelo, mais extensa e larga, para servir de apoio às atividades portuárias.

Com relação à largura das vias, alguns mapas do item anterior foram esclarecedores. Em 1904, muitas das ruas transversais, antigos becos, ainda se encontravam estreitas. Foi a partir do mapa de 1922 que se pôde constatar o alargamento das ruas Duque de Caxias e General Neto. O alargamento da Rua Benjamin Constant foi registrado no mapa de 1942.



Figura 59: Rua Marechal Floriano, 1889
Fonte: Biblioteca Rio-Grandense. Acervo fotográfico.

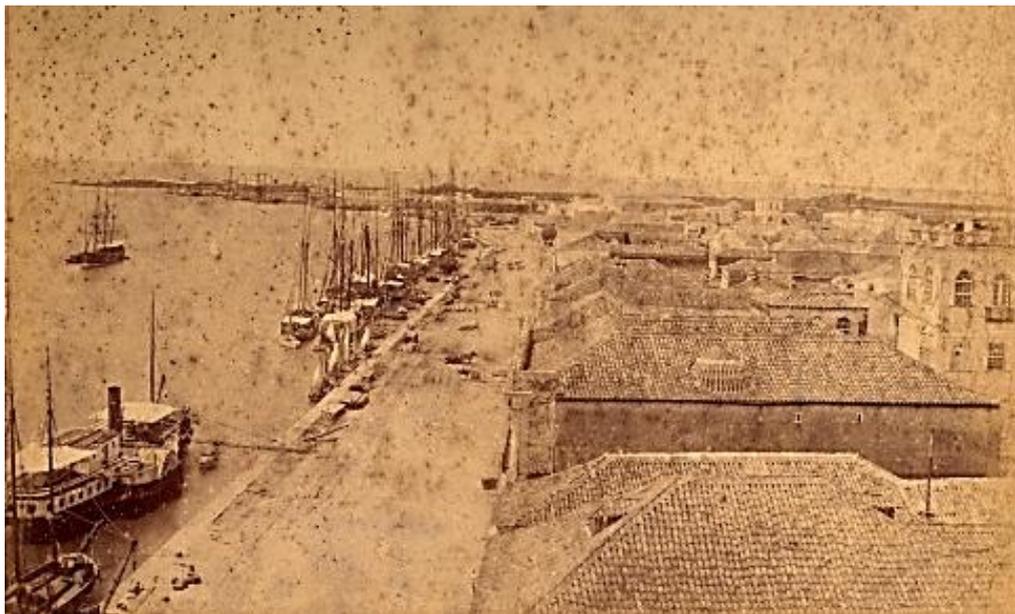


Figura 60: Rua Riachuelo, 1889
Fonte: Biblioteca Rio-Grandense. Acervo fotográfico.

O alargamento das ruas do Centro Histórico e as melhorias da pavimentação e de infraestrutura foram um reflexo das transformações surgidas nas cidades europeias, a partir da segunda metade do século XIX. As novas alternativas urbanísticas propostas para aquelas cidades buscaram sanar os problemas da cidade industrial, melhorando sua salubridade. No Brasil, esse período trouxe a decadência do trabalho escravo e o início da imigração europeia, desenvolvendo-se as técnicas construtivas que modernizaram as cidades (REIS FILHO, 2011).

Na capital federal do Rio de Janeiro, intervenções urbanísticas mais significativas foram implantadas nas primeiras décadas do século XX, pelo prefeito Pereira Passos. Um exemplo foi a remodelação da Avenida Rio Branco entre 1903 e 1906 (Figura 61). Os pontos básicos de seu programa de governo consistiram na remodelação, com abertura de novas ruas, e no saneamento da cidade (SILVEIRA, 2009). As obras de saneamento e de embelezamento ocorreram concomitantemente.

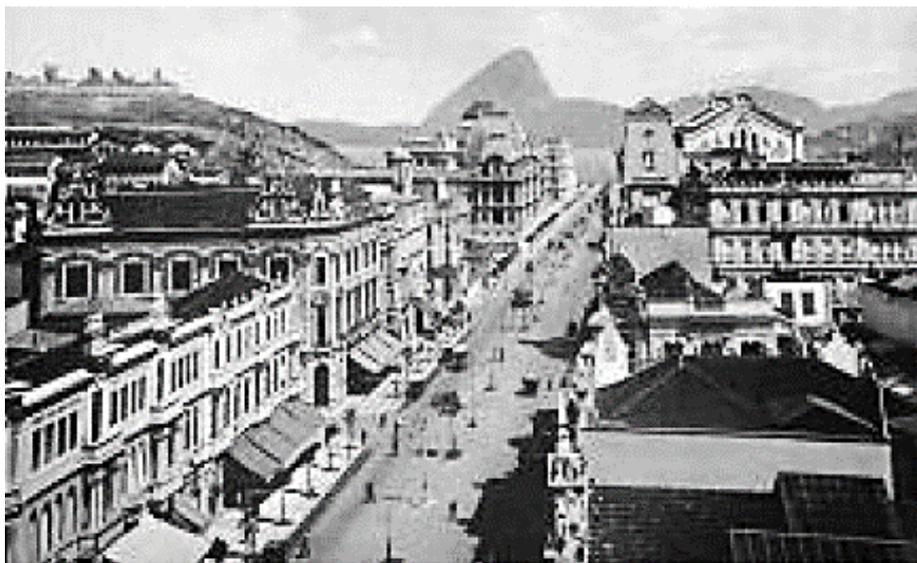


Figura 61: Construção da Avenida Rio Branco, Rio de Janeiro, 1903-1906
Fonte: SILVEIRA, 2009, p. 97.

No Centro Histórico do Rio Grande, as transformações do espaço público foram registradas na tradicional Rua Marechal Floriano (Figuras 62 e 63), através de melhorias como pavimentação e iluminação.



Figura 62: Rua Marechal Floriano, em frente a Praça Xavier Ferreira, 1900
Fonte: Fototeca Municipal Ricardo Giovannini



Figura 63: Rua Marechal Floriano, postal de 1918
Fonte: Fototeca Municipal Ricardo Giovannini

Modernizações e melhorias semelhantes ocorreram nas principais ruas do Centro Histórico. A Rua General Neto (Figura 64) passou por alargamentos no início do século XX e recebeu pavimentação adequada aos transportes que surgiam. A Rua General Bacelar (Figura 65), antiga Rua Direita, também estava provida de pavimentação e iluminação elétrica nas primeiras décadas do século XX.



Figura 64: Rua General Neto após alargamento, primeiras décadas do século XX
Fonte: Biblioteca Rio-Grandense. Acervo fotográfico.



Figura 65: Rua General Bacelar, 1930
Fonte: Fototeca Municipal Ricardo Giovannini

3.1.4 Período de melhorias e modernização (1859-1941)

Na segunda metade do século XIX, a Praça da Matriz passou a ser descrita em alguns documentos. No Relatório da Câmara de 1872, constava uma “Relação dos donos dos terrenos que são necessários desapropriar-se” (CÂMARA MUNICIPAL DO RIO GRANDE, 1872). Essas desapropriações eram necessárias para o alargamento e continuação de algumas vias, assim como para o surgimento de espaços públicos.

No item “Praça da Matriz,” constava que o terreno do Coronel Procópio Gomes de Mello deveria ser desapropriado, pois não era possível edificação naquele lugar. Dessa forma, em 1872 era necessária a liberação de uma área para criar ou ampliar a Praça da Matriz.

O mapa da cidade de 1904 foi o primeiro levantamento encontrado até a finalização desta pesquisa que mostrou um espaço não edificado em frente à Igreja, com a denominação de Praça Dr. Pio. A nomenclatura continuou até meados da década de 1940, conforme os mapas estudados. A mudança para largo só iria acontecer em 1947, quando houve a construção do prédio dos Correios e Telégrafos.

Devido à importância da Matriz de São Pedro para a comunidade, não só como templo religioso, mas também como lugar de reunião da sociedade, a praça Dr. Pio

foi aos poucos recebendo caráter de praça ajardinada, com canteiros e bancos (Figura 66). No local, apresentavam-se circos de cavalinhos e parques de diversões (TORRES, 2008). Atividades religiosas também aconteciam na praça (Figura 67).



Figura 66: Praça Dr. Pio, primeiras décadas do século XX
Fonte: Biblioteca Rio-Grandense. Acervo fotográfico.



Figura 67: Praça Dr. Pio com a Matriz, primeiras décadas do século XX
Fonte: Biblioteca Rio-Grandense. Acervo fotográfico.

A segunda metade do século XIX também trouxe melhoramentos para a Praça Xavier Ferreira. Em 1874, foi instalado o Chafariz das Três Graças e, em 1889, a

Coluna à Liberdade, como comemoração da Lei Áurea (TORRES, 2008). Por suas calçadas pavimentadas e arborizadas, a praça era chamada de *Boulevard* Rio-Grandense na década de 1870. Durante esse período, até os primeiros anos do século XX, a praça manteve-se cercada, como pôde ilustrar a imagem a seguir (Figura 68).



Figura 68: Praça Xavier Ferreira com cercamento de gradil e chafariz ao fundo
Fonte: Biblioteca Rio-Grandense. Acervo fotográfico.

No século XX, a praça passou por alterações significativas. Em 1935, houve a remodelação dos canteiros ajardinados, com características neoclássicas, e a construção do lago (Figura 69). Em meio a fatos políticos e históricos, a praça sofreu mudanças em sua nomenclatura. Da inicial Praça da Alfândega, passou para Praça do Mercado, Praça Municipal, Praça Dona Izabel, Praça General Telles. Finalmente recebeu o nome de Praça Xavier Ferreira em 1935, em homenagem ao jornalista e vereador (PIMENTEL, 1944).

Os limites da praça foram estabelecidos pela construção de edifícios ao seu redor, a maioria nas primeiras décadas do século XIX. Buscando facilitar o entendimento desse entorno, foi utilizada uma fotografia onde aparecem todos os prédios que contornam a praça (Figura 70). Como visto anteriormente, os primeiros prédios foram a Capela da Ordem Terceira de São Francisco (1814), o sobrado do Rasgado (1824), o segundo prédio da Alfândega (1829), o Mercado Municipal (1842)

e o antigo prédio da Câmara Municipal, posteriormente Biblioteca Rio-Grandense (1850).



Figura 69: Praça Xavier Ferreira após remodelação dos canteiros e antes da construção do prédio da Câmara do Comércio, entre 1935 e 1941
Fonte: Biblioteca Rio-Grandense. Acervo fotográfico.

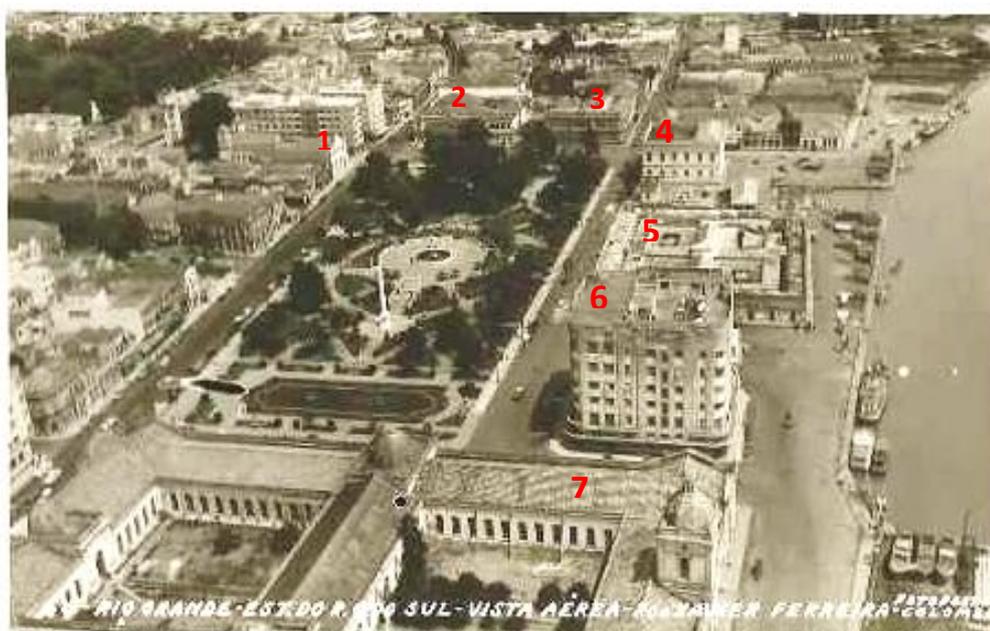


Figura 70: Centro Histórico com a Praça Xavier Ferreira ao centro, entre 1941 e 1965
Destaques da autora: 1) Capela da Ordem de São Francisco, 2) Prefeitura Municipal, 3) Quartel General, 4) Biblioteca Riograndense, 5) Mercado Municipal, 6) Câmara do Comércio, 7) Alfândega.
Fonte: Biblioteca Rio-Grandense. Acervo fotográfico.

O último edifício foi o da Câmara do Comércio, construído em 1941. Situado no vazio entre a Alfândega e o Mercado, o novo prédio foi estrategicamente instalado em frente ao lago da praça. Em meados da década de 1940, Fortunato Pimentel

(1944) descreveu a praça como um lugar cheio de atrativos, com vegetação bem cuidada, um belo lago e excelentes monumentos.

Foi percebida uma semelhança entre a Praça Xavier Ferreira e a Praça XV de Novembro (Figura 71), no Rio de Janeiro, mencionada no primeiro capítulo. Os locais tiveram em seus entornos prédios de diferentes usos, governamentais e religiosos. Foram um importante ponto de encontro desde o período colonial e mantiveram a sua proximidade com a água. Esse fato comprovou que, nos pequenos ou grandes centros, a criação de uma praça principal sempre foi mantida pela Coroa portuguesa em sua colônia americana, como evidenciaram os trechos da Carta de Aracati.



Figura 71: Praça XV de Novembro, Rio de Janeiro, primeiras décadas do século XX
Fonte: Postais do Rio de Janeiro. Disponível em: <<http://www.memoria-alerj.uerj.br/modulo-1.html>>. Acesso em: 20 abr. 2015.

3.2 Infraestrutura e serviços urbanos

As questões referentes à infraestrutura e serviços urbanos modificaram a vida no Centro Histórico e deram à sua área uma nova imagem. Embora tenham caracterizado os espaços públicos, como as ruas e praças, a infraestrutura e os serviços urbanos (água, águas servidas e matérias fecais, limpeza pública, iluminação e transporte urbano) foram apresentados separadamente, buscando assim facilitar a compreensão do conteúdo.

Os dados obtidos na pesquisa acerca do período inicial foram expostos junto aos do período de desenvolvimento, devido ao pequeno volume que os primeiros representaram no presente trabalho.

Buscando a elaboração deste item, buscaram-se os já citados autores Luiz Henrique Torres (2006; 2008) e Carlos Alberto Santos (2007). Foram acrescentados a eles Fortunato Pimentel, com a obra **Aspectos gerais do Município do Rio Grande** (1944); e Aline Montagna Silveira, com o trabalho **De fontes e aguadeiros à penas d'água: reflexões sobre o sistema de abastecimento de água e as transformações da arquitetura residencial do final do século XIX em Pelotas** (2009).

Foram também analisados os **Relatórios da Câmara Municipal do Rio Grande**, jornais locais e os relatos dos viajantes estrangeiros: Nicolau Dreys (1961) e Auguste de Saint-Hilaire (1999). O material iconográfico foi pesquisado no acervo da Biblioteca Rio-Grandense.

3.2.1 Períodos inicial e de desenvolvimento: a infraestrutura e os serviços urbanos (1755-1858)

Água

Com a criação da Povoação do Rio Grande de São Pedro, a água passou a ser captada de poços. O primeiro deles foi estabelecido em uma área próxima ao Forte Jesus-Maria-José, posteriormente denominada Praça do Poço, conforme mostrou o mapa da vila de 1829 (Figura 44). Assim como o forte, que garantia segurança à população civil e militar, a praça assegurava o direito à água, o que levou a população a estabelecer-se primeiramente no lado leste da área do atual Centro Histórico.

Após algum tempo, a água passou a ser coletada também da Lagoa das Noivas, situada no interior da Ilha dos Marinheiros, ao norte da península. Essa era considerada a melhor água da região (TORRES, 2008). Era adquirida pela população abastada, que podia pagar pelo seu transporte. A ilha também fornecia frutas e legumes à área urbana.

No início do século XIX, a Praça Tamandaré, a oeste do Centro Histórico, apresentava pontos alagadiços, que chegavam a provocar mortes por afogamento

(TORRES, 2008). Esses locais também eram utilizados para o recolhimento de água. A partir da década de 1820, foram instalados poços no interior da praça. No mesmo ano, Saint-Hilaire comentou sobre os novos poços, afirmando que a água era de boa qualidade (1999).

O comerciante francês Nicolau Dreys (1990), que esteve estabelecido na Província de São Pedro entre 1818 e 1828, afirmou que a água utilizada na vila provinha de cacimbas, de poços sem fundos abertos nas areias. Possuíam paredes amparadas por pipas (barris) superpostas, e a água aparecia sempre a tão pouca profundidade que os aguadeiros costumavam extraí-la por meio de um coco embutido na ponta de um pau (DREYS, 1990).

O sistema construtivo dos poços parece ter sido aperfeiçoado, pois, segundo Relatório da Câmara de 1859, havia na cidade oito poços de alvenaria e dois de cantaria (CÂMARA MUNICIPAL DO RIO GRANDE, 1859). A água dos poços era levada até as residências pelos escravos, em baldes de madeira. A faixa da população que não tinha escravos, comprava a água dos aguadeiros (SILVEIRA, 2009). A água das cacimbas, nem sempre limpa e potável, como afirmava Dreys (1990), servia aos moradores que apresentavam menos recursos.

Águas servidas e matérias fecais

Assim como as canalizações de água, o percurso realizado até a execução de redes de esgoto foi extenso. Nos primórdios da área urbana do Centro Histórico a situação da higiene era precária. As casas não dispunham de banheiros e, em muitas delas eram erguidos nos pátios pequenos compartimentos de madeira, destinados a realização das necessidades fisiológicas, normalmente utilizados pelos escravos (SILVEIRA, 2009). Os proprietários das residências abastadas faziam suas necessidades e higiene em seus quartos, utilizando jarros, bacias e urinóis de louça. Depois de utilizadas, as águas dos banhos eram jogadas nos pátios e os dejetos recolhidos em barris (SANTOS, 2007).

Vários autores registraram a existência desses recipientes, onde eram depositadas as águas servidas e os materiais fecais, sob as escadas dos velhos sobrados. Ao final de cada dia, os escravos incumbiam-se da retirada dos barris do

interior dos estabelecimentos, despejando os detritos em córregos afastados ou no mar. Os galinheiros existentes nos quintais dos domicílios, as cocheiras presentes nas residências abastadas, somadas àquelas das empresas que alugavam cavalos e carruagens, contribuía para a insalubridade das áreas urbanas (SANTOS, 2007).

Limpeza pública

Os Códigos de Posturas determinavam regras para o asseio das áreas urbanas, adotadas e fiscalizadas pelas Delegacias de Saúde Pública. O código do Rio Grande de 1829 incluiu normas para o cercamento de terrenos baldios com telas ou muros, a manutenção e a limpeza das calçadas, entre outras (SANTOS, 2007).

Em 1858, a Câmara julgou necessário o estabelecimento de veículos destinados à limpeza pública, a fim de que o serviço fosse melhor regulado (CÂMARA MUNICIPAL DO RIO GRANDE, 1858). No princípio de 1859 instituíram-se os respectivos veículos para a limpeza.

Iluminação

Antes do advento da luz elétrica, a claridade nos interiores das construções era obtida através da utilização de castiçais ou candelabros com velas de sebo, e lampiões de querosene. Nos espaços externos, eram utilizados tocheiros encharcados em líquidos inflamáveis, ou lampiões (Figura 72). Óleos de peixe e de baleia, assim como graxas derivadas de sementes, também foram utilizados como combustão durante esse período (SANTOS, 2007).

Em meados do século XIX, a cidade do Rio Grande demonstrou preocupação com a iluminação de suas principais vias. Conforme Relatório da Câmara de 1851, existiam na área urbana da cidade 120 lampiões, que eram insuficientes para garantir uma boa iluminação nas ruas (CÂMARA MUNICIPAL DO RIO GRANDE, 1851). Havia especial preocupação com a iluminação da Praça Xavier Ferreira, principal ponto de encontro da população. Nesse ano, foram solicitados 60 novos lampiões, mas somente dez anos depois foram concedidos 30 lampiões para a iluminação pública (CÂMARA MUNICIPAL DO RIO GRANDE, 1861).



Figura 72: Segundo prédio da Alfândega, edificado em 1852, com lampião na fachada

Fonte: Biblioteca Rio-Grandense. Acervo fotográfico.

Transporte urbano

Na cidade do Rio Grande, nos séculos XVIII e XIX, circulavam carros de propriedade privada, puxados por cavalos ou mulas. Entre eles estavam os cabriolés (carruagens pequenas de duas rodas), *fahetons* (carruagem com quatro rodas e assentos para seis pessoas) e as carroças (SANTOS, 2007). Esses veículos simbolizavam o privilégio econômico dos proprietários, sendo utilizados pelas classes abastadas.

A imagem a seguir (Figura 73) mostrou a presença de alguns desses veículos entre o Quartel General e a Praça Xavier Ferreira. Carruagens e carroças de aluguel encarregavam-se de transportar cargas e passageiros aos seus destinos. Eles tinham pontos fixos estratégicos de estacionamento, determinados pelos Códigos de Posturas. Eram solicitados para conduzir os habitantes aos bailes, às missas, ou às festas em casas de família.

Conforme afirmado anteriormente, as alternativas urbanísticas propostas para solucionar os problemas de salubridade das cidades industriais europeias tiveram início no século XIX. Chegaram ao Brasil não muito tempo depois. A vinda da família real portuguesa para o Rio de Janeiro e a Abertura dos Portos, ambos em 1808,

possibilitaram a transformação das cidades brasileiras, assim como o fim do trabalho escravo e a chegada de novos imigrantes.

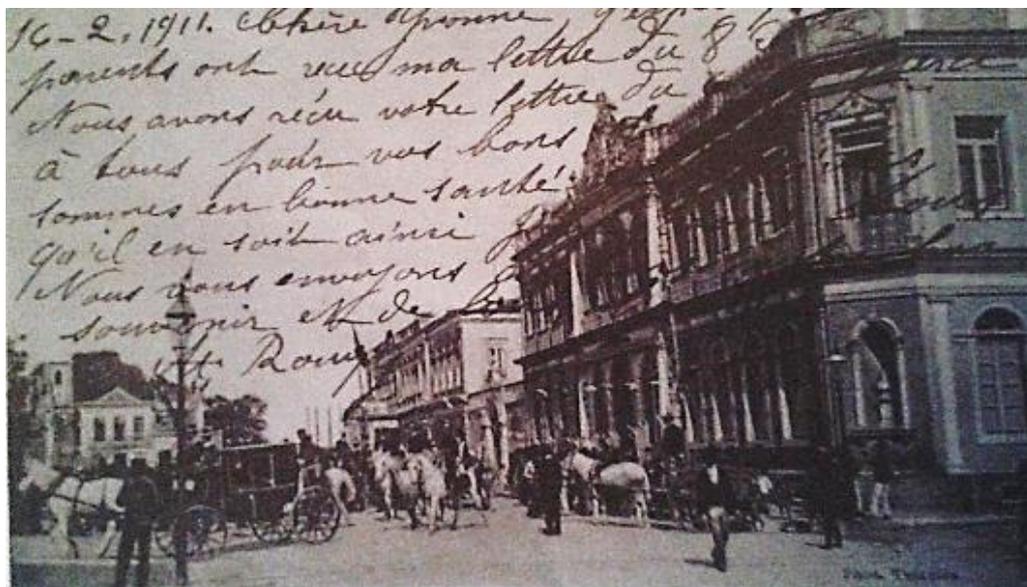


Figura 73: Carroças e carruagens em frente ao Quartel General, primeiras décadas do século XX

Fonte: TORRES, 2013, p. 17.

O Rio de Janeiro, capital do Reino desde 1763, passou a sofrer uma série de transformações a partir de 1808, pois era acanhada, sem rede de esgotos, coleta de lixo ou iluminação. O Jardim Botânico, a Academia de Belas Artes, o melhoramento dos caminhos a São Cristóvão, o bairro mais aristocrático da época, são resultados dessa presença da Corte portuguesa (BITTAR; MENDES; VERÍSSIMO, 2011). Por sua vez, a Abertura dos Portos permitiu a entrada de novos materiais e equipamentos, como balcões de ferro para os prédios e chafarizes para as praças.

Na populosa Cidade do Salvador de 1848, existiam chafarizes, sendo doze na Cidade Baixa e quinze na Cidade Alta, em péssimo estado de conservação (SILVEIRA, 2009). Dessa forma, foi possível perceber que, durante os seus primeiros 122 anos, ou seja, até 1859, Rio Grande não esteve em situação muito atrasada em relação às principais cidades da colônia.

3.2.2 Período de melhorias e modernização: a infraestrutura e os serviços urbanos (1859-1941)

Água

A partir da década de 1870, houve tentativas de melhorar o acesso da população à água. Isso foi feito através de chafarizes colocados em praças e, posteriormente, de canalizações diretas até as residências. Essas transformações, que se implementaram nas cidades, estavam relacionadas à industrialização e ao aumento da densidade demográfica. No entanto, também foram fatores importantes as teorias médicas e sanitaristas que surgiram em todo o mundo (SILVEIRA, 2009).

Por volta de 1861, José Caetano de Faria estabeleceu uma canalização de água da chácara da Figueira, na Ilha dos Marinheiros, para a cidade. Ela durou alguns anos (PIMENTEL, 1944). Essa canalização destinou água para o abastecimento do cais do porto, tendo sido relatada em 1870, durante a análise das propostas apresentadas para a canalização de água na cidade (SILVEIRA, 2009).

Em 1869, o governo provincial abriu um processo de licitação para um contrato, objetivando o abastecimento de água em Rio Grande. A preocupação com a condição da água originou consultas à Câmara Municipal e a criação de uma comissão de médicos do município em 1869 (SANTOS, 2007). Segundo o Presidente da Província, após a análise das propostas apresentadas no processo de licitação, foi fechado um contrato com os empreiteiros Hygino Corrêa Durão e João Frick.

O contrato visava ao estabelecimento da primeira captação e rede de distribuição de água em 1870. Posteriormente, foi fundada a Companhia Hidráulica Riograndense. Hygino Corrêa Durão também foi o fundador da Companhia Hidráulica Pelotense. Ainda em 1870, o governo provincial solicitou à Câmara Municipal do Rio Grande que informasse a quantidade necessária de chafarizes e os locais destinados à sua colocação (SILVEIRA, 2009).

Como não havia nenhum curso d'água que se pudesse represar, a alternativa foi a captação de água do lençol freático, e as dunas de areia próximas à cidade pareciam o lugar ideal para isso. A proposta de Corrêa Durão optou por um terreno além das Trincheiras, para captação e tratamento, onde a quantidade e a qualidade da água contribuiriam para que o empreendimento fosse bem sucedido.

As Trincheiras, iniciadas na segunda metade do ano de 1820, protegiam a cidade de invasões e estavam localizadas entre a cidade velha, região do atual Centro Histórico e proximidades, e o novo Bairro Cidade Nova, mais especificamente, na atual Rua Moron. A imagem a seguir (Figura 74) trouxe um detalhe do mapa de 1904, apresentado anteriormente, que apresentava indicação do terreno.



Figura 74: Detalhe da Planta Geral da Cidade do Rio Grande, 1904
Destaque da autora. Legenda: 1) Praça Xavier Ferreira, 2) Trincheiras na Rua Moron,
3) Terreno da Companhia Hidráulica Riograndense
Fonte: Biblioteca Rio-Grandense. Acervo cartográfico.

As obras da companhia envolveram um reservatório metálico com capacidade de 1.500.000 litros (Figura 75) e rede de distribuição, totalizando 27.616 metros (PIMENTEL, 1944). O reservatório foi instalado nas proximidades do Bairro Parque, na entrada da cidade. Assim como o existente em Pelotas, foi fabricado pela fundição *Abbey Works*, em Paisley, Escócia, conforme projeto da firma *Hanna Donald & Wilson*, da mesma cidade (ALVES, 2009).

No ano de 1875, encontravam-se prontas as obras de alvenaria do manancial de água e do encanamento geral para a cidade, assim como a instalação de dois dos quatro chafarizes previstos (**Diário do Rio Grande**, 28 dez. 1875). Os chafarizes, também chamados de *fontes d'art*, foram confeccionados pela fundição *Antoine Durenne*, na França (ALVES, 2009).

Apesar do atraso na conclusão das obras, a companhia estava suprindo a cidade de água, tendo sido distribuída gratuitamente até o mês de dezembro de 1875, por sua potabilidade não estar em boas condições (CÂMARA MUNICIPAL DO RIO GRANDE, 1876). As obras da Hidráulica Riograndense foram entregues em 1877.

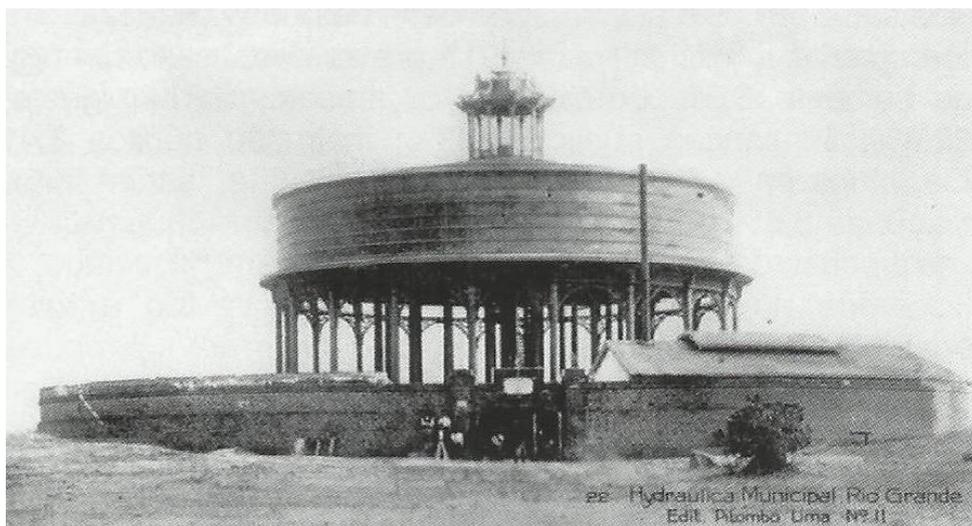


Figura 75: Cartão postal da Hidráulica Municipal do Rio Grande
Fonte: TORRES, 2008.

O primeiro chafariz a ser implantado foi o da Praça Sete de Setembro, em 1874. Foi seguido pelo da Praça Xavier Ferreira, denominado Chafariz das Três Graças (Figura 76) e pelo da Praça Barão de São José do Norte (ALVES, 2009). O último chafariz implantado foi o da Praça Tamandaré em 1878, mesmo ano em que os poços foram fechados. A água canalizada para os chafarizes era vendida à população pelos aguadeiros, distribuída em carros-pipa com tração animal.



Figura 76: Cartão postal da década de 1900, com o Chafariz das Três Graças
Fonte: TORRES, 2011b, p.32

Mesmo após a execução das canalizações subterrâneas na cidade em 1876, que levou água até os domicílios localizados em parte do Centro Histórico, os chafarizes continuaram a ser utilizados por certo tempo (SANTOS, 2007). Alguns proprietários e inquilinos não dispunham de meios para despendem o custo de uma pena d'água em seu domicílio e, em alguns casos, a canalização não chegava até as residências (SILVEIRA, 2009). Segundo Relatório da Câmara de 1876, estavam encanadas, na parte mais importante da cidade, cerca de 300 penas d'água, pela Companhia Hidráulica (CÂMARA MUNICIPAL DO RIO GRANDE, 1879).

A hidráulica fundada em Rio Grande decorreu de iniciativas privadas, que angariaram fundos para a importação dos chafarizes e reservatórios, das máquinas e aparelhos das redes de captação, tratamento e distribuição de água (CÂMARA MUNICIPAL DO RIO GRANDE, 1879). Através das taxas cobradas pelos serviços, as sociedades anônimas renderam lucros que retornaram aos associados. Posteriormente, com o intuito de modernizar os serviços de abastecimento de água potável, a administração municipal contratou diferentes técnicos e engenheiros que projetaram e executaram obras (SANTOS, 2007).

Em 1909, a Intendência do Rio Grande assinou contrato com o engenheiro sanitaria Francisco Saturnino de Brito, para a realização de projeto de água e esgoto. Saturnino de Brito nasceu no estado do Rio de Janeiro, em 1864. Formou-se em engenharia civil no ano de 1887, pela Escola Politécnica do Rio de Janeiro, e desenvolveu importantes trabalhos de engenharia sanitária em São Paulo, Rio de Janeiro, Recife e Vitória.

O projeto de Brito não foi executado em seguida pela ocorrência da morte do Intendente Juvenal Miller. Posteriormente, em dezembro de 1916, a Intendência oficiou a compra do material pertencente à hidráulica, e a companhia foi municipalizada. No mesmo ano, o Intendente Alfredo do Nascimento conseguiu a aprovação e o endosso do Estado para um empréstimo destinado ao saneamento da cidade, segundo o projeto de Saturnino de Brito.

Em concorrência pública para a construção das obras desse projeto, foi escolhida a proposta da empresa Lima & Martins, que assinou o respectivo contrato. Em dezembro de 1916, foi promulgado um Ato Municipal, adquirindo o acervo da

Companhia Hidráulica Riograndense considerado aproveitável, tendo sido também instituída a Comissão de Saneamento, encarregada da fiscalização das obras contratadas (SANTOS, 2007). Em março de 1917, foram iniciados os trabalhos de abastecimento de água e, em julho, os de esgotos cloacais.

No mesmo ano, começaram as obras de captação de água nos terrenos da hidráulica. No local, foi edificado um galpão para o depósito de cimento e para confecção dos tubos de cimento armado empregados no poço de captação (SILVEIRA, 2009). Segundo o projeto de Saturnino de Brito, que voltou à cidade para a realização da obra, foi escavado um canal de cinquenta quilômetros de extensão, que captou águas do Canal São Gonçalo, em Pelotas, conduzindo-as até Rio Grande (PIMENTEL, 1944).

Em diversas datas foram continuamente inaugurados os diferentes setores de água e esgotos, dando-se por terminadas as obras em junho de 1923. Tal demora ocorreu pela necessidade de se contornar, além das dificuldades próprias ao terreno, aquelas vindas com a Primeira Guerra Mundial, que dificultaram a importação do material necessário (SANTOS, 2007).

A partir da década de 1940, foram criados poços de captação até a área do atual Campus da FURG (TORRES, 2006). Apesar de as primeiras captações de água terem surgido próximas à região do Centro Histórico, sua população passou a ser abastecida por instalações vindas do oeste da cidade.

Águas servidas e matérias fecais

Em 1870, um apelo à Câmara reclamava do modo precário pelo qual era feita a coleta dos dejetos na região do atual Centro Histórico, pela Empresa das Matérias Fecais (**Diário do Rio Grande**, 09 jan. 1870). Duas carroças puxadas por mulas interrompiam as ruas da cidade, de manhã até a noite, e ainda assim não cumpriam com o seu dever, deixando muitos fregueses em falta.

Entre outras razões, a posterior implantação das redes de esgotos foi resultante da insalubridade das cidades e do desenvolvimento das teorias de higienistas, na passagem do século XIX para o XX (SANTOS, 2007). Em 1895, o

engenheiro Rodolfo Ahrons, por incumbência do Intendente Augusto de Carvalho, apresentou o seu projeto de nova captação de água e de um sistema de esgotos. Alguns anos depois, o Intendente Juvenal Miller abriu uma concorrência pública para a construção e exploração dos mesmos serviços, apresentando-se como concorrentes os engenheiros Ataliba Vale, Fonseca Rodrigues e Torres Neves (PIMENTEL, 1944). No entanto, nenhuma das propostas foi aceita.

Conforme foi visto, Saturnino de Brito desenvolveu projetos de esgoto, em conjunto com os de distribuição de água para Rio Grande. Em 1915, foi realizada concorrência para o serviço de águas e esgotos e, em julho de 1916, o Conselho Municipal autorizou o Intendente a contrair empréstimo para o estabelecimento dos serviços (PIMENTEL, 1944).

Em janeiro de 1917, foi encampado o acervo da antiga Companhia Hidráulica Riograndense. Em seguida, foi organizada a Comissão de Saneamento Municipal com a direção do Dr. Florisbello Leivas (**Echo do Sul**. 12 set. 1917). Em março do mesmo ano, começaram os trabalhos de captação de água nos terrenos da hidráulica. Em maio de 1921 foi inaugurado o primeiro setor de esgoto cloacal da cidade (PIMENTEL, 1944).

Por ser a região inteiramente plana e o subsolo de areia fluída, sua área foi dividida em quatro setores de esgotos, sendo três com onze poços de esgotamento, que deviam funcionar por sifonagem, e o quarto por gravidade, até a Usina Central (PIMENTEL, 1944). No entanto, o projeto de Saturnino de Brito sofreu modificações, de acordo com o contrato dos empreiteiros, sendo substituídos os poços por subestações de elevação. Foi dada prioridade para as obras das principais ruas do atual Centro Histórico (Figura 77).

Em 30 de novembro de 1922, foi extinta a Comissão de Saneamento Municipal e criada uma provisória, para o recebimento das obras complementares e pagamento das contas com a firma empreiteira Lima & Martins (SILVEIRA, 2009). Em 1929, foram executadas e concluídas as obras complementares do projeto de Saturnino de Brito, que constaram de ampliação dos serviços de água e de esgotos para o Bairro Cidade Nova.



Figura 77: Início das obras de esgoto cloacal na Rua Marechal Floriano, 1917
Fonte: TORRES, 2008.

A implantação de esgotos no Centro Histórico não estaria completa sem uma rede de esgoto pluvial. Em Rio Grande, essa rede incluiu a implantação de canais de drenagem. Segundo projeto de Saturnino de Brito, foram abertos três canais. O primeiro percorria a Rua Barroso, no atual Centro Histórico, desde a Laguna dos Patos até o Saco da Mangueira. O segundo foi o da Avenida Major Carlos Pinto (Figura 78), no Bairro Cidade Nova, também da Laguna ao Saco da Mangueira. O terceiro fazia a ligação entre os dois primeiros.



Figura 78: Canaleta da Avenida Major Carlos Pinto, 1929
Fonte: Biblioteca Rio-Grandense. Acervo fotográfico.

Conforme detalhe do mapa de 1922 (Figura 79), pôde-se perceber que o canaleta da Rua Valporto acabou desembocando no Saco da Mangueira, ao invés de encontrar o canal da Avenida Major Carlos Pinto. Até a finalização deste trabalho não foi possível identificar o autor dessa mudança. A constituição dos canais obedeceu às normas especificadas por Saturnino de Brito, tendo sido construídos de concreto armado com drenos, com juntas de dilatação de 20 a 30 metros (PIMENTEL, 1944).



Figura 79: Detalhe da Planta da Cidade do Rio Grande, com os canaletes, 1922
Destaque da autora. Legenda: 1) Canal da rua Barroso, 2) Canal da av. Major Carlos
Pinto, 3) Canal da rua Val Porto
Fonte: Biblioteca Rio-Grandense. Acervo cartográfico.

Limpeza pública

No início do século XX, foi implantada, na cidade do Rio Grande, a Delegacia de Higiene. As delegacias assumiram a fiscalização dos portos e das estações férreas, das casas de comércio, dos mercados, matadouros, igrejas, hotéis, hospitais e das construções residenciais (PIMENTEL, 1944).

Engenheiros, médicos e demais técnicos envolveram-se na criação e implantação de programas de saúde, prevenindo ou combatendo os surtos epidêmicos (SANTOS, 2007). No mês de março de 1915, a Intendência recebeu três

caminhões para os serviços de asseio público, sendo que dois outros eram esperados para os mesmos trabalhos (**Echo do Sul**. 29 mar. 1915).

Iluminação

Com o tempo, os lampiões a gás se somaram aos castiçais e candelabros no interior das residências. Foram também instalados, nas áreas centrais das cidades, por meio de postes e combustores que armazenavam o gás produzido nas fábricas, os gasômetros (SANTOS, 2007). As obras de iluminação a gás em Rio Grande tiveram início em 1871 e foram realizadas por uma companhia inglesa em um período de obras de modernização urbana. A canalização foi colocada na atual Rua Marechal Floriano, nas proximidades da Alfândega e nas ruas centrais (TORRES, 2008).

Em muitas cidades, a iluminação a gás gerou uma propagação maior de luz aos ambientes internos, o que resultou em um maior conforto aos moradores. Muitas casas sofreram reformas para a instalação de canalizações interiores de gás (SILVEIRA, 2009). As vias urbanas ficaram melhor iluminadas, o que significou maior segurança às populações e o início da vida noturna. Os postes, os lampiões em ferro e vidro e os combustores que os alimentavam a nova profissão exercida pelos acendedores e apagadores dessas peças (SANTOS, 2007).

No entanto, em Rio Grande esse serviço nem sempre foi eficiente. Em 1876, em seu relatório, a Câmara declarou que a iluminação a gás não havia satisfeito a expectativa da população, que se ressentia com a falta de força da iluminação pública em comparação com a iluminação das casas particulares (CÂMARA MUNICIPAL DO RIO GRANDE, 1876). Afirmava-se ainda que era necessário um exame para verificar se os tamanhos dos bocais das luzes eram ou não os marcados no contrato realizado.

No início do século XX, foi instalada na cidade a luz elétrica, com toda a sua praticidade e modernidade. No dia três de junho de 1906, constituiu-se a diretoria da Companhia Luz Elétrica Rio-Grandense. No mês seguinte, a firma carioca *Guinle & C.* contratou a instalação dos serviços nas ruas do atual Centro Histórico da cidade e no Bairro Cidade Nova. Em maio de 1907, o vapor alemão *Gunther*, procedente de

Nova York, atracou no porto do Rio Grande, trazendo materiais e acessórios para a firma (SANTOS, 2007).

Novos postes de ferro fundido e globos de vidro opaco branco foram colocados em pontos convenientes das vias (Figura 80). O ato inaugural da iluminação elétrica ocorreu no dia primeiro de fevereiro de 1908. No dia subsequente, a firma Guinle & C. ofereceu, no restaurante bastante iluminado do Hotel Paris, um jantar para todas as pessoas que participaram do novo empreendimento (PIMENTEL, 1944).



Figura 80: Cartão postal da Rua Marechal Floriano em 1907, com poste de iluminação na esquina

Fonte: TORRES, 2011b.

Embora a iluminação elétrica estivesse em pleno funcionamento na cidade, alguns prédios ainda utilizavam a iluminação a gás. Devido a isso, a Companhia Rio-Grandense de Iluminação a Gás foi retomada pela administração municipal do Rio Grande em 1908, e o gás hidrogênio foi substituído pelo acetileno (SANTOS, 2007). Na época, a Companhia Rio-Grandense de Iluminação a Gás atendia às necessidades de consumo de um reduzido número de casas. O gasômetro deixou de funcionar em 1919.

Posteriormente, foi contratado o serviço de iluminação da *Companhia Française*, concessionária dos contratos da então extinta Companhia Rio-Grandense de Iluminação a Gás. Em maio de 1918, foi baixado por decreto o regulamento do

Serviço de Instalações Elétricas Domiciliares, que passou a ser devidamente fiscalizado. O número de consumidores de luz elétrica em dezembro de 1922 foi de 2.593, tendo sido elevado a 2.678 em dezembro de 1923 (PIMENTEL, 1944). Em 20 de setembro de 1935, começou a funcionar a Central Elétrica, em substituição às antigas usinas do Porto e da cidade.

Transporte urbano

Com o tempo, surgiu nas cidades o serviço de bonde com tração animal. O tráfego desses bondes facilitou as saídas e chegadas de passageiros que embarcavam ou desembarcavam nos navios atracados nos portos ou nos trens estacionados nas estações férreas. O serviço foi inaugurado no Rio Grande em 1884. Os bondes trafegaram nas principais ruas e ligaram o Centro Histórico e as zonas periféricas (Figura 81). As vias urbanas receberam dormentes de madeira e trilhos de ferro, por onde se deslocavam os veículos (SILVEIRA, 2009). Os trilhos faziam desenhos na pavimentação, e a Praça Xavier Ferreira era contornada por eles.



Figura 81: Bonde de tração animal na esquina das ruas 24 de Maio e Gal. Vitorino (proximidades do Centro Histórico)

Fonte: Biblioteca Rio-Grandense. Acervo fotográfico.

A partir de 1906, com a importação de automóveis, tanto as diligências, que eram responsáveis pelo transporte interurbano, como os carros de aluguel passaram

a se confrontar com as novas companhias (SANTOS, 2007). Elas ofereciam os mesmos serviços em veículos mais rápidos e confortáveis. No entanto, os bondes, as carruagens, as carroças, os *fahetons* e os cabriolés, construídos nas cidades ou importados, continuaram em atividade por um longo tempo.

A rapidez e o conforto oferecido pelos novos automóveis incentivaram a organização de empresas privadas para o transporte de passageiros, como a Viação Rio-Grandense (PIMENTEL, 1944). Consequentemente à instalação da eletricidade na cidade, foram implantados os serviços de transporte coletivo através dos bondes elétricos, que substituíram os carros com tração animal (Figura 82). Em Rio Grande, esse serviço foi implantado em 1911.

Em janeiro de 1910, o Intendente Trajano Lopes havia autorizado a passagem do acervo da empresa municipal Viação Rio Grandense para a *Compagnie Française du Port du Rio Grande*, arrendatária da construção do Porto Novo (**Echo do Sul**, 30 jan. 1910). Em contrapartida, a empresa se comprometeu a instalar os novos bondes elétricos contratando, em novembro do mesmo ano, os serviços da firma *Byigton & C.*, do Rio de Janeiro.

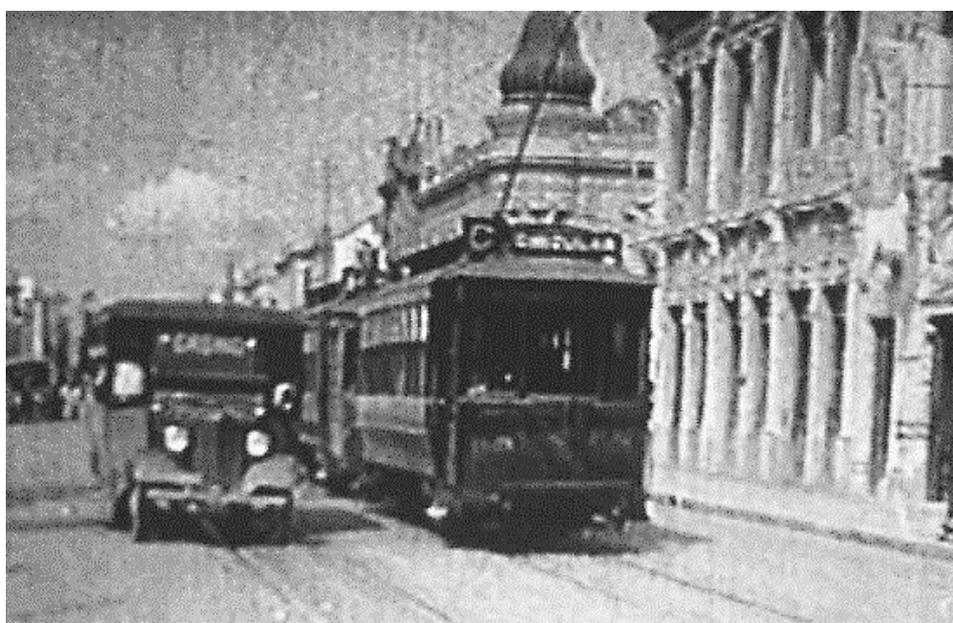


Figura 82: Bonde elétrico na Rua Marechal Floriano, primeiras décadas do século XX
Fonte: Biblioteca Rio-Grandense. Acervo fotográfico.

Ainda em 1910, desembarcou no porto a primeira remessa de material, contendo carros, postes tubulares em aço e assentados de concreto (SANTOS, 2007). Em março de 1911, deixou o porto de Santos o pacote *Oppburns*, em cuja

carga vinham trilhos e materiais para a construção das linhas. No feriado comemorativo à Proclamação da República do ano de 1911, foram feitas experiências com um bonde elétrico no percurso junto à Praça Tamandaré. Antes do Natal desse mesmo ano os bondes elétricos começaram a circular na cidade do Rio Grande (TORRES, 2008).

A substituição da tração animal pela elétrica colaborou com a limpeza das ruas, pois não restavam mais os dejetos dos animais que puxavam os antigos carros. O novo meio de transporte público proporcionou um deslocamento mais rápido no interior das cidades. O tempo para percorrer as distâncias entre diferentes bairros foi reduzido, concorrendo para uma maior praticidade no transporte de mercadorias e passageiros entre as estações férreas, os portos e os estabelecimentos comerciais e de serviços (SANTOS, 2007).

O Centro Histórico, núcleo comercial e administrativo da cidade, foi a primeira região a receber os bondes elétricos, que circulavam pela grande maioria das suas ruas (Figura 83). Em frente à Praça Xavier Ferreira, estava localizada a Estação de Bondes. Em 1931, havia 22.894 metros de extensão de linhas de bonde e 16 carros, que foram utilizados por 3.630.402 passageiros. No ano de 1940, a extensão das linhas de bondes, já a cargo da administração municipal era de 24.500 metros, por onde passavam 42 carros (PIMENTEL, 1944).

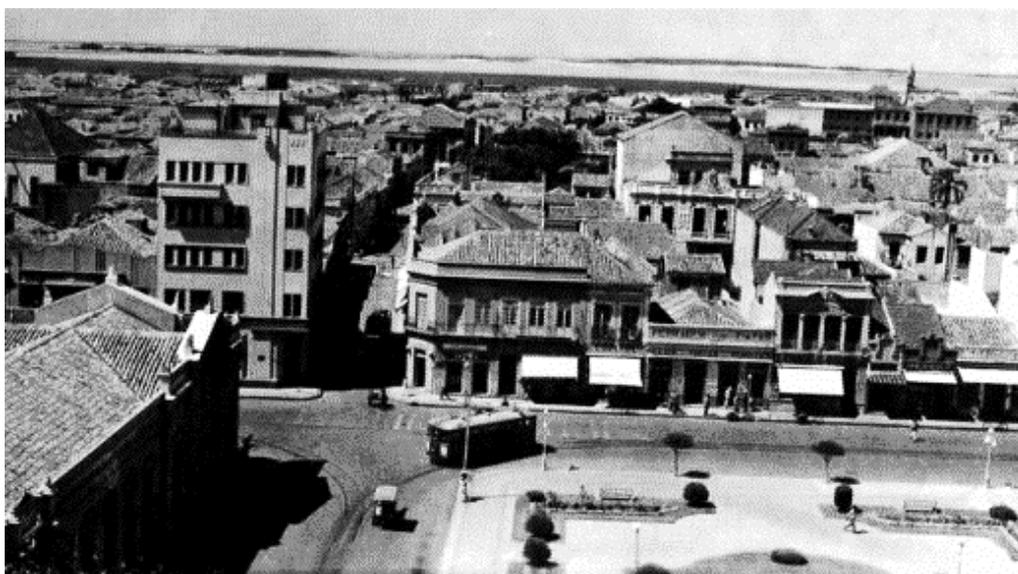


Figura 83: Bonde elétrico no entorno da Praça Xavier Ferreira, década de 1940
Fonte: Biblioteca Rio-Grandense. Acervo fotográfico.

A partir de 1939, os bondes passaram a concorrer com um novo meio de transporte coletivo: os ônibus. Modernos, confortáveis e sem a necessidade dos trilhos, podiam realizar um maior número de percursos. Na cidade do Rio Grande, a inauguração do serviço de ônibus ocorreu em outubro de 1939. Um mês antes, foram adquiridos os primeiros dois ônibus com chassis Ford e carroceria Grassi (Figura 84), de lotação para até 30 passageiros (PIMENTEL, 1944).



Figura 84: Exemplar dos primeiros ônibus a circularem na cidade
Fonte: Biblioteca Rio-Grandense. Acervo fotográfico.

Circulando pelo Centro Histórico e áreas adjacentes, os ônibus conduziam os habitantes de suas residências até o seu trabalho. Com o aumento do número de passageiros, houve a necessidade da compra de mais carros. Em dezembro de 1940, o número de veículos foi aumentado para cinco, com o fornecimento de três ônibus do mesmo tipo, montados em chassis Chevrolet-Rex, realizado pela General Motors do Brasil. Em 1940, foram atendidos pelos ônibus 164.170 passageiros e, em 1941, o número subiu para 292.611 passageiros (PIMENTEL, 1944)

As obras urbanísticas que apresentaram grande repercussão e visibilidade em todo o mundo foram aquelas implementadas pelo prefeito Georges-Eugène Haussmann. O projeto de Haussmann, implantado em Paris entre 1853 e 1870, compreendeu um conjunto de intervenções que previram o traçado de novas ruas, a implementação pela administração de serviços primários (redes de água e esgoto), iluminação a gás, transporte público e construção de cemitérios (SILVEIRA, 2009).

Em Rio Grande, a partir da segunda metade do século XIX, foram realizadas diversas melhorias que buscaram modernizar a cidade. Essas obras, que acarretaram novas formas de habitar, chegaram rapidamente a esse território ao sul do Brasil. No entanto, para o entendimento desse fato, é preciso lembrar que, pelo porto do Rio Grande, passavam desde livros e jornais vindos de diversas partes do mundo, até os próprios viajantes e imigrantes, que influenciavam a forma da cidade e do pensamento dos habitantes locais.

3.3 Quarteirão, lote e edifício

Conforme observado no primeiro capítulo, as categorias de quarteirão, lote e edifício sempre estiveram diretamente relacionadas entre si. Buscando facilitar o entendimento da sua evolução no Centro Histórico, elas foram apresentadas em uma única reflexão. Assim como nos demais itens a respeito das categorias de análise, as informações foram divididas nos três períodos anteriormente determinados para a urbanização do centro, entre 1755 e 1941.

Visando o estudo deste item, foram estudadas, principalmente, as obras dos já citados autores Ana Lúcia de Oliveira (2012), Luiz Henrique Torres (2006; 2013), Ester Gutierrez (2004), Luíz Fernando Rhoden (1999) e os Anais do Arquivo Histórico do Rio Grande do Sul (1977).

Foram também analisados os relatos dos viajantes estrangeiros: John Luccock (1987), Nicolau Dreys (1961) e Auguste de Saint-Hilaire (1999). O material iconográfico foi pesquisado, sobretudo, no acervo da Biblioteca Rio-Grandense.

3.3.1 Período inicial: os quarteirões, os lotes e os edifícios (1755-1858)

Quarteirão

Os mapas apresentados sobre traçado urbano, durante o século XVIII, mostraram algumas representações que puderam ser entendidas como quadras dispostas ao longo de duas ruas paralelas à praia (RHODEN, 1999). Um exemplo foi o mapa de 1767, elaborado pelo Governador José Custódio de Sá e Faria. O detalhe do mapa (Figura 33) mostrou alguns quarteirões longos e outros mais curtos, com a

sua maior parte estendida paralelamente à Laguna, nas proximidades da Matriz de São Pedro.

Lote e edifício

Nos primeiros anos do Núcleo do Porto, algumas considerações importantes puderam ser observadas. Primeiramente, havia a necessidade do rápido estabelecimento de algumas construções, como o forte, os armazéns, a capela e as casas dos militares. Em segundo, existia carência de recursos econômicos para sanar os problemas advindos do local, como ventos carregados de areias finas.

Como resultado, as primeiras edificações mencionadas por André Ribeiro Coutinho em 1740 foram simplificadas, construídas às pressas. Elas não obedeceram necessariamente a uma composição em lotes semelhantes predeterminados. O que definiu as dimensões foi o uso de cada edificação.

Com a chegada dos primeiros povoadores, no segundo semestre de 1737, teve início a construção das casas para os civis, que ainda eram poucos. Até a finalização deste trabalho não se teve conhecimento das dimensões dessas construções nem de seus lotes. No entanto, algumas informações foram apontadas.

Em 1747, a Carta-Régia de Aracati, anexada à do Rio Grande, determinou uma largura mínima para as casas de 20 pés (6.60 metros). Explicou ainda que a medida deveria ser utilizada nas casas novas, não devendo as existentes serem demolidas:

[...] quando alguma das ditas moradas de casas se haja de reedificar, por arruinada, seja a reedificação de forma que fique não só cedendo à largura necessária para os 20 pés, mas igualando o perfil e vista das novas, para que com o curso do tempo, e sem incômodo dos donos das ditas casas venha o público a conseguir a utilidade desejada em a formosura da vila [...] (ARQUIVO DO EXÉRCITO ULTRAMARINO, apud OLIVEIRA, 2012, p. 342)

Assim como foi visto sobre os espaços públicos, nem sempre as normas das cartas de fundação foram levadas à prática. No entanto, o documento se constituiu em um importante referencial para as observações que foram feitas a respeito dos lotes e construções. Em 1750, D. João ordenou a emissão de um registro com algumas normas que deveriam ser seguidas para a instalação dos casais açorianos

na colônia americana. Os casais deveriam inicialmente estabelecer-se na Ilha de Santa Catarina e nas terras adjacentes, podendo estender-se até o Cerro de São Miguel, na fronteira com o Chuí. Conforme o documento:

[...] por elas (ruas) e nos lados se porão as moradas em boa ordem deixando, entre umas e outras e para trás, lugar suficiente e repartido para quintais [...] (AHRS, 1977, p.269).

Segundo Rhoden (1999), os casais açorianos chegaram a partir de 1752, com o objetivo de povoarem a região das missões, que seriam desocupadas e entregues aos portugueses, conforme o Tratado de Madri. No entanto, com a Guerra Guaranítica, acabaram estabelecendo-se como podiam na Vila do Rio Grande. Ainda conforme o autor, as quadras da vila, no século XVIII, eram formadas por moradias em fita, com quintais nos fundos. Essa última informação adequou-se mais ao desenho de 1776 (Figura 36) do que o documento de 1750, que também propunha quintais entre as casas.

Segundo Gutierrez (2004), o tipo adotado para as residências, a serem construídas pelos moradores, eram “casas em fita”, ou “geminadas”, compostas por conjuntos de quatro moradias, com uma porta ladeada por duas janelas em cada casa. Ainda segundo a autora, essa tipologia consagrou o partido arquitetônico urbano pensado pelos militares portugueses e adotado na reconstrução de Lisboa e na implantação da primeira rede das cidades gaúchas.

A arquitetura riograndina presente na primeira metade do século XVIII não continha os elementos da arquitetura luso-brasileira, como o telhado de barro e as aberturas em arco abatido. Pelos relatos existentes, devido à carência de materiais, as construções eram bastante simplificadas.

Conforme visto antes, em meio a essa fase de estagnação, originada pela Guerra Guaranítica, surgiu a necessidade da construção de um novo templo religioso, que viesse a substituir a Capela do Rosário, arruinada em um incêndio em 1755. A carta do Governador-geral da Colônia, Gomes Freire, informou que, para a nova capela, haviam sido utilizados tijolos, pedras e cal, originalmente destinados à construção da nova Casa do Governador (TORRES, 2006).

A partir do projeto do engenheiro militar Manuel Vieira Leão, em abril de 1755, foram iniciadas as obras. Com portada em pedra e torres modestas, a Matriz de São Pedro foi finalizada de agosto de 1755 (Figura 85). Embora tenha sido um exemplar contemporâneo à arquitetura religiosa barroca, a capela não apresentou a mesma riqueza de detalhes dos templos barrocos de Minas Gerais. Possivelmente, o espírito militar aliado à falta de recursos financeiros e de materiais de construção no local tenha influenciado essas mudanças.

Dessa forma, implantou-se o que posteriormente foi intitulado por José Augusto França, em Portugal, e Benedito Lima de Toledo, no Brasil, de proto-neoclássico (TOLEDO, 1972). Seus elementos seguiam o neopaladianismo, o abandono da sobrecarga original barroca e uma racionalização dos processos construtivos (CONDURU, 2008).

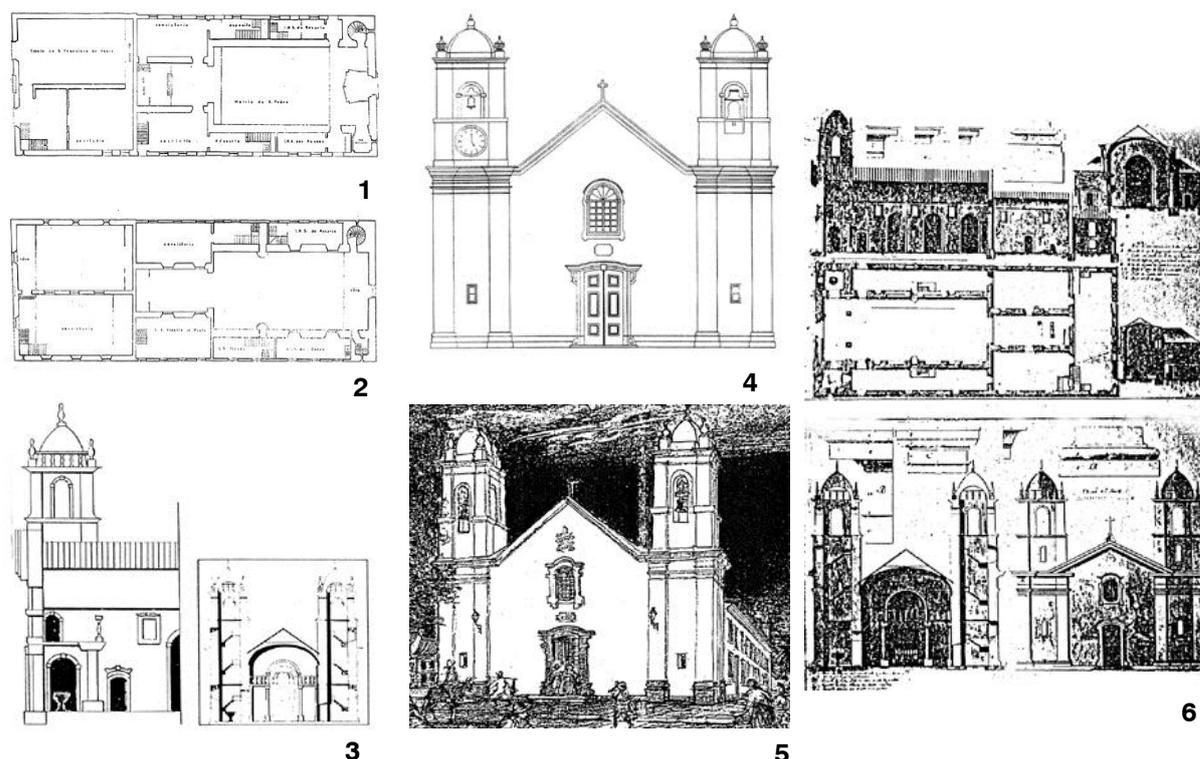


Figura 85: Matriz de São Pedro: 1) Planta Baixa térreo, 2) Planta Baixa 2º pavimento, 3) Cortes, 4) Fachada, 5) Desenho de Plínio Bernhardt, 6) Projeto
 Fonte: VOLKMER, apud GUTIERREZ, 2004, p.88.

Conforme Carlos Lemos, esse “proto-neoclássico pombalino” tinha o nome de maneirismo, e era na realidade um maneirismo disfarçado, “residual”, que nunca

abandonou os engenheiros militares (CONDURU, 2008). Esses profissionais portugueses, que atuaram no Brasil no século XVIII, evitaram o barroco. Deram preferência para a contenção renascentista, em suas composições.

Posteriormente, a criação das charqueadas, na década de 1780, no atual município de Pelotas, fez com que a Vila do Rio Grande crescesse em termos populacionais. No entanto, apenas no século XIX foram apontadas características dos lotes e arquitetura.

3.3.2 Período de desenvolvimento: os quarteirões, os lotes e os edifícios (1809-1858)

Quarteirão

No século XIX, a Planta da Villa de 1829 mostrou uma representação, em traço mais espesso, dos quarteirões existentes formados por edificações e terrenos cercados. Os desenhos gerados pelos traços mais finos representaram uma nova conformação que seria dada a alguns quarteirões. No mapa, o Centro Histórico apresentava quarteirões com diferentes características (Figura 86). Os mais antigos, vinculados à Rua Gal. Bacelar, eram em sua maioria alongados e regulares. Isso significa que o seu maior lado estava voltado para a rua principal, sua forma possuía quatro lados e seus ângulos internos eram próximos de 90º.

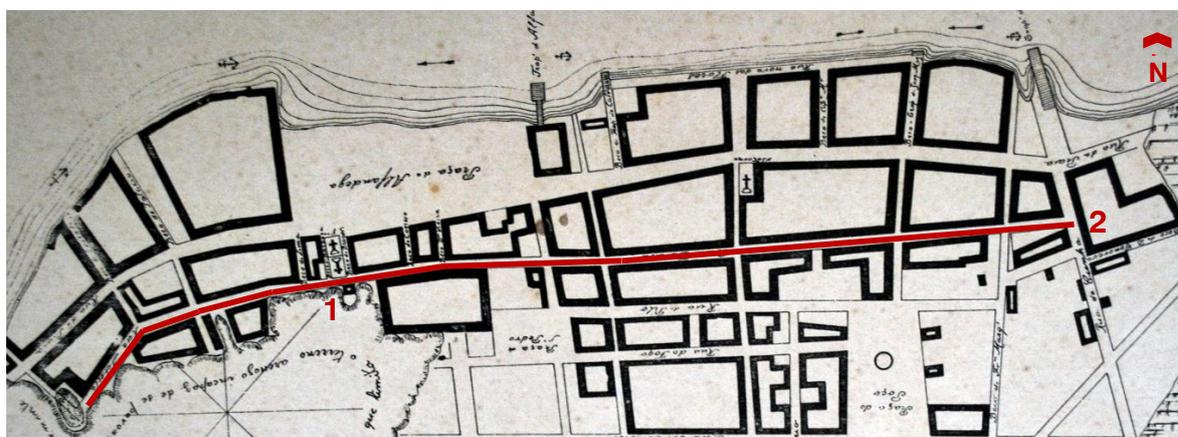


Figura 86: Detalhe da Planta da Villa do Rio Grande de São Pedro (1829), com os quarteirões principais

Destaque da autora. Legenda: 1) Matriz de São Pedro; 2) Rua Direita, atual Gal. Bacelar

Fonte: Biblioteca Rio-Grandense. Acervo cartográfico.

Conforme detalhe do desenho da reconquista elaborado em 1776 (Figura 87) pôde-se verificar que havia construções próximas à Matriz de São Pedro, na Rua Gal. Bacelar, sendo interrompidas em alguns pontos pelo que viriam a ser as ruas transversais. Notou-se o início da conformação de um quarteirão a sudoeste da Matriz. Foi importante constatar que a área em frente ao templo estava, em 1829, tomada pelas dunas.

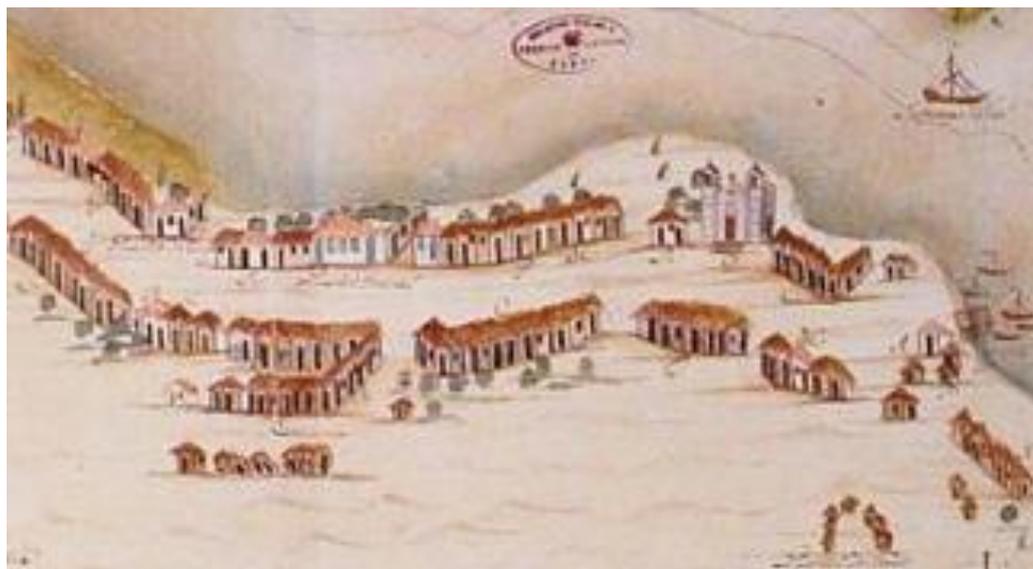


Figura 87: Detalhe da “Demonstração da Villa de S. Pedro do Rio Grande, situada na Latetude Setentrional de 32 graos”

Fonte: Biblioteca Rio-Grandense. Acervo cartográfico.

No mapa de 1829, perceberam-se também alguns quarteirões quadrados ou com formas irregulares, próximos a Matriz. Muito possivelmente foram formados pela necessidade de abertura de novos becos nessa área onde foi afirmado que ficava o casario, em 1755. No mesmo mapa, alguns quarteirões irregulares, ainda não inteiramente edificadas, também foram percebidos à leste da Rua da Praia.

As quadras da Rua Riachuelo, na margem da Laguna, tiveram implantação na década de 1820. Foram criadas com uma forma mais regular, sendo a maioria quadradas e algumas retangulares, com seu maior lado voltado para a água. Os quarteirões ao sul do Centro Histórico eram, a maior parte, regulares. Alguns exemplos diferenciados foram resultado das poucas edificações existentes. Os quarteirões em traço fino mostraram uma maior preocupação com a criação de novos quarteirões regulares, obedecendo algumas ruas já demarcadas.

Lote e edifício

No século XIX, novas informações surgiram a respeito dos lotes urbanos utilizados. Em 1812, foi criada a Freguesia de São Francisco de Paula, situada inicialmente em território da Vila do Rio Grande. Segundo Gutierrez (2004), em uma carta de 1818, D. João e seus ministros deram permissão a Antônio Francisco dos Anjos para aforar lotes urbanos para a edificação de casas, pelo valor de 320 réis ao ano por uma braça, ou seja, por 2.20 metros de testada.

Em 1809, Luccock (1987) fez um relato sobre a casa que alugou na Vila do Rio Grande. Segundo ele, a residência era igual à maioria das existentes no lugar. Constava de um pavimento térreo, com uma sala dando para a rua, e iluminada por uma única janela sem vidros nem venezianas. Atrás da sala, ficava uma alcova de dormir e, após ela, uma cozinha de chão em um puxado.

Essas informações, somadas às de Gutierrez, permitiram estabelecer a provável tipologia inicial residencial da vila como “porta-e-janela” (Figura 88). Essa tipologia foi reconhecida em diversas cidades do sul do Rio Grande do Sul e do Brasil. Luccock (1987) também observou que a casa do Governador era térrea, mas distinguia-se de quase todas as outras habitações do lugar, pelo fato de apresentar janelas munidas de vidraças. Já o vigário morava em uma casa de dois pavimentos.

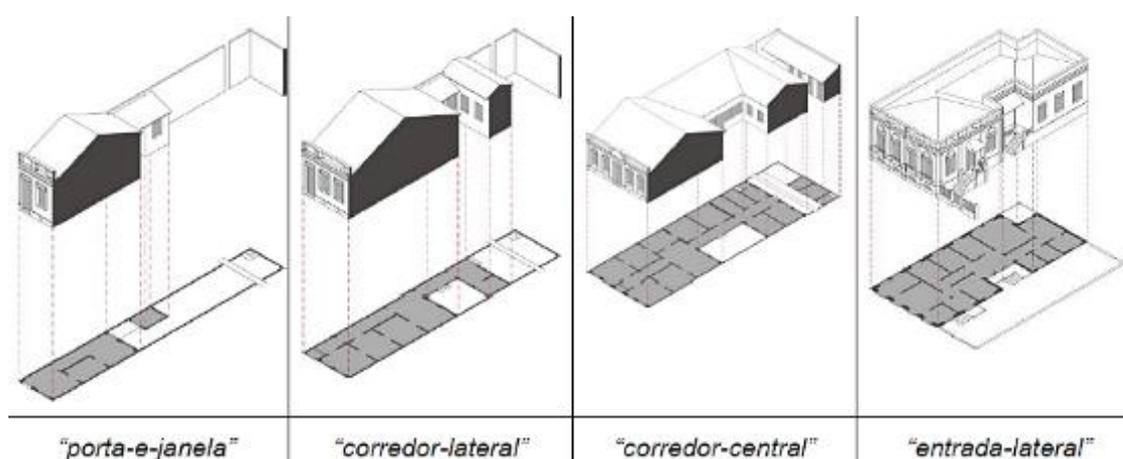


Figura 88: Tabela 2 - Tipologias arquitetônicas presentes em cidades do RS.
Fonte: JANTZEN et al, 2010.

No ano de 1809, também foi edificada a primeira Igreja do Carmo. O templo foi um dos únicos exemplares edificados no século XIX que não foi construído no

alinhamento do terreno (Figura 89). O gradil, apresentado em imagem de 1850 (Figura 56), fazia a divisão entre o terreno do templo e a rua.



Figura 89: Primeira Igreja do Carmo, entre 1900 e 1930
Fonte: Biblioteca Rio-Grandense. Acervo fotográfico.

Em 1820, Saint-Hilaire (1999) afirmou que existiam muitas casas com janelas envidraçadas, cobertas de telhas e com sacadas de ferro, na Rua Mal. Floriano, enquanto no resto da cidade (nas demais cinco ruas), não se contavam muito mais do que seis ou oito casas assobradadas. As quatro últimas ruas eram constituídas quase unicamente por miseráveis casebres de teto bastante alto, construídos de pau-a-pique.

A expressão “casa assobradada” seria o sobrado (Figura 90), construção com dois ou mais pavimentos, e parece ter sido a minoria tipológica do período, pois, das seis ruas existentes (duas no Centro Histórico), era visualizado quase exclusivamente em uma delas. Nas outras vias continuavam a ser as casas térreas. Entre 1818 e 1828, quando morou na vila, Dreys (1961) afirmou que não havia quase casa alguma que não tivesse seu quintal, onde eram produzidas frutas e hortaliças.

Foi construído, em 1824, o sobrado do Rasgado (Figura 91), na esquina da Rua Mal. Floriano com a rua que veio a se chamar Beco do Rasgado, atual Gal. Neto. Era um sobrado de esquina, mandado construir por um rico comerciante chamado Joaquim Rasgado. Apesar de ter sido edificado no início do Império, tinha

características da arquitetura luso-brasileira, como ocorreu em outros centros da colônia. O prédio se destacava com relação às outras poucas construções residenciais de grandes dimensões, sendo chamado pela população de Casa Nobre (TORRES, 2013). Em 1894, o imóvel veio a ser comprado pela Intendência Municipal.

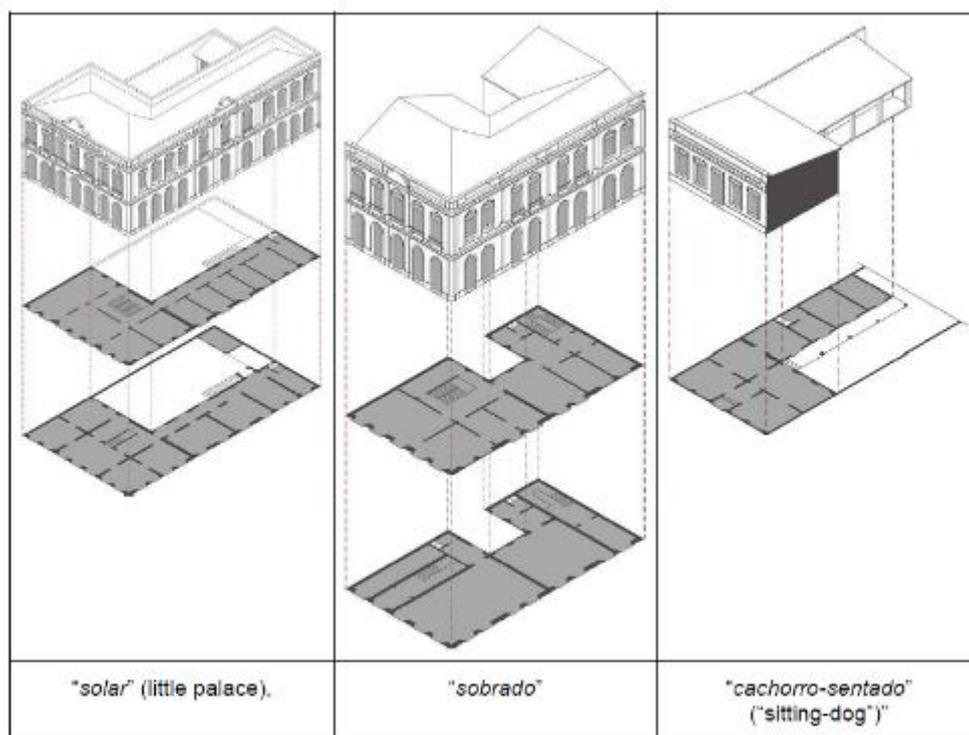


Figura 90: Tabela 3 - Tipologias arquitetônicas presentes em cidades do RS.
Fonte: JANTZEN et al, 2010.



Figura 91: Sobrado do Rasgado, entre 1824 e 1890
Fonte: Biblioteca Rio-Grandense. Acervo fotográfico.

Em 1834, Isabelle (1983) afirmou que os edifícios públicos e particulares da vila eram construídos de forma muito similar aos de Porto Alegre, havendo “soberbas” casas de três andares, com balcões de ferro e fachadas de pedra lavrada. Isabelle confirmou a continuação da existência de sobrados ou solares, no entanto não determinou a sua quantidade. Saint-Hilaire e Isabelle relataram uma arquitetura colonial mais ornamentada do que a de Luccock. Isso ocorreu principalmente pelos novos elementos em ferro surgidos após a Abertura do Portos, em 1808.

O Hotel Paris (1826), o prédio ainda térreo da Biblioteca Rio-Grandense (1846) e o sobrado da Rua Riachuelo nº 123 (1847) foram construções preservadas ao longo dos anos, nas quais se pôde mostrar a permanência da relação lote-edifício, sem recuos frontais ou laterais. Além disso, as imagens deste trabalho acerca dos espaços públicos mostraram a existência de casas térreas e sobrados na Rua Mal. Floriano.

3.3.3 Período de melhorias e modernização: os quarteirões, os lotes e os edifícios (1859-1941)

Quarteirão

Assim como o traçado urbano do Centro Histórico estava praticamente definido em 1829, o mesmo aconteceu com os quarteirões. Na Figura 92, foram dispostos os três mapas pesquisados do século XX, o de 1904, o de 1922 e o de 1942. Nos três documentos, os quarteirões permaneceram, em sua maioria, regulares e alongados, com o seu maior lado voltado para a Laguna.

Algumas alterações aconteceram como resultado do alargamento e da regularização de determinadas ruas. Conforme proposto no mapa de 1829, foi percebido que alguns prédios ao sul do centro foram edificadas de forma a completar a forma retangular dos quarteirões.

Segundo a análise de Oliveira (2012), quanto à relação das duas faces desses quarteirões, a maioria tem atualmente a forma retangular na proporção 1/2. Ainda segundo a autora, as dimensões dos quarteirões variaram, apresentando, para a face maior, entre 15.48 a 133.03 metros e, para a face menor, de 15.48 a 133.03 metros, o que resultou um média de quarteirão com 115x74 metros.

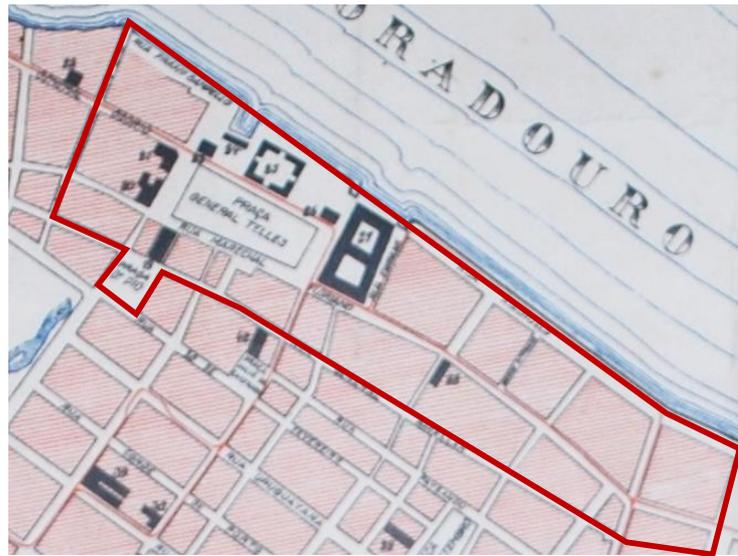


Figura 92: Quarteirões nos mapas de 1904, 1922 e 1942
Fonte: Montagem da autora.

Lote e edifício

As mudanças surgidas a partir de 1859 nos espaços públicos do Centro Histórico, como a pavimentação e os chafarizes, não se refletiram imediatamente nos lotes e edifícios. A imagem a seguir (Figura 93) mostrou a Rua Riachuelo, em 1860.

Junto ao porto, as casas térreas e sobrados permaneciam nos limites prediais dos terrenos, apresentando as já relatadas características da arquitetura colonial.



Figura 93: Gravura “*Le quai de Belle-Vue à San-Pedro de Rio Grande (Brésil)*”, Francis Richard, 1860
Fonte: TORRES, 2001.

Na Figura 93 e também na Figura 94, foi possível perceber que os sobrados e casas térreas da Rua Riachuelo tinham mais do que duas aberturas, ou seja, não utilizavam a tipologia porta-e-janela. Da mesma forma, a testada dos lotes não aparentou a dimensão mínima de uma braça (2.20 metros), podendo os proprietários terem adquirido fachadas com mais braças, ou terem sido utilizadas medidas mais próximas às mínimas exigidas pela Carta-Régia da vila.

O terceiro prédio da Alfândega foi edificado entre 1874 e 1879. Implantado em um quarteirão inteiro, assim como o Mercado Municipal e a Biblioteca Rio-Grandense, a Alfândega foi um exemplar da linguagem eclética, apresentando influência neoclássica (Figura 95).

Ornamentada com frontões, pilastras e platibandas vazadas, foi uma representante da nova linguagem que apareceu no Brasil, na segunda metade do século XIX. Assim como já foi visto, com a decadência do trabalho escravo e com o início da imigração europeia, aperfeiçoaram-se as técnicas construtivas (REIS FILHO,

2011). Em 1877, o vapor Camões trouxe o sino e o relógio das torres da Alfândega localizadas na Rua Riachuelo, provenientes da Inglaterra (TORRES, 2013).



Figura 94: Rua Riachuelo, 1880
Fonte: Fototeca Municipal Ricardo Giovannini.



Figura 95: Postal da Alfândega, 1904
Fonte: TORRES, 2013, p. 42.

Na primeira década do século XX, as edificações buscaram se adaptar ao ecletismo através de platibandas e ornamentos sobre as aberturas, que ganharam

arcos plenos. Em imagens das três ruas principais do período, Rua Riachuelo, Rua Marechal Floriano e Rua General Bacelar, pôde ser observada uma preocupação com a nova linguagem, embora permanecessem elementos da arquitetura colonial. Um postal da Rua General Bacelar (Figura 96) mostrou como se tornou a antiga Rua Direita, no século XX.



Figura 96: Rua General Bacelar, 1910
Fonte: TORRES, 2010, p.12.

Na imagem, as duas linguagens apareceram lado a lado, em tipologias como porta-e-janela, corredor-lateral e corredor-central. Ao fundo da figura, foram registrados alguns sobrados, mas, assim como os relatos dos viajantes do século XIX, esses ainda eram poucos na Rua General Bacelar.

A Rua Marechal Floriano continuou com a reputação de importante via, apresentando edificações mais ornamentadas, com sobrados e casas de porão alto. A imagem a seguir (Figura 97) registrou um dos poucos edifícios com a tipologia entrada-lateral, a antiga sede do Jockey Clube, segundo prédio a partir da direita. Assim como na figura anterior, a Rua Marechal apresentava ainda uma dependência entre o lote e o edifício, com a grande maioria das fachadas nos limites laterais e prediais dos terrenos.

A Rua Riachuelo em 1907 (Figura 98) também mostrou lado a lado as linguagens colonial e eclética. As tipologias continuaram a ser sobrados, casas porta-

e-janela, corredor-lateral e corredor-central. A rua apresentava menos a linguagem eclética do que a Rua Marechal. A Riachuelo foi a única que registrou sobrados com mais de dois pavimentos.



Figura 97: Rua Marechal Floriano, década de 1910
Fonte: Biblioteca Rio-Grandense. Acervo fotográfico.



Figura 98: Rua Riachuelo, 1907
Fonte: TORRES, 2010, p.20

Ao longo das décadas de 1920 e 1930, um maior número de platibandas escondiam telhados coloniais e arcos plenos ornavam aberturas, novas ou já existentes. Em 1941, foi edificada a nova sede da Câmara do Comércio, que iniciou

suas atividades em 1942. O prédio foi um dos primeiros do Centro Histórico a apresentar a linguagem chamada protomoderna (Figura 99).



Figura 99: Câmara do Comércio décadas de 1940-50
Fonte: Biblioteca Rio-Grandense. Acervo fotográfico.

Buscando linhas retas, ausência de ornamentação e cantos arredondados, esse edifício foi um dos primeiros do Centro Histórico com mais de três pavimentos. Apresentou seis pavimentos, além da cobertura com dependências. O prédio da Câmara ocupou a área final ao redor da Praça Xavier Ferreira, situando-se estrategicamente em frente ao seu lago. Seu projeto foi realizado pelo conceituado escritório de engenharia Azevedo Moura & Gertum, de Porto Alegre. As obras tiveram início em 1938 (Figura 100), estendendo-se até 1941, e o prédio foi inaugurado em 1942.

O escritório dos engenheiros Fernando de Azevedo Moura e Oscar Mostardeiro Gertum também foi responsável por muitos prédios no estado, inclusive, na capital Porto Alegre (Figura 101). O edifício Guaspari e os armazéns Renner, de Fernando Corona e Egon Weindorfer, apresentavam um forte ar de modernidade presente no efeito contínuo obtido na resolução das esquadrias, na fluidez

continuada pelas esquinas arredondadas e na ausência de decorações aplicadas (CANEZ; CARUCCIO, 2010).



Figura 100: Câmara do Comércio durante as obras
Fonte: Biblioteca Rio-Grandense. Acervo fotográfico.

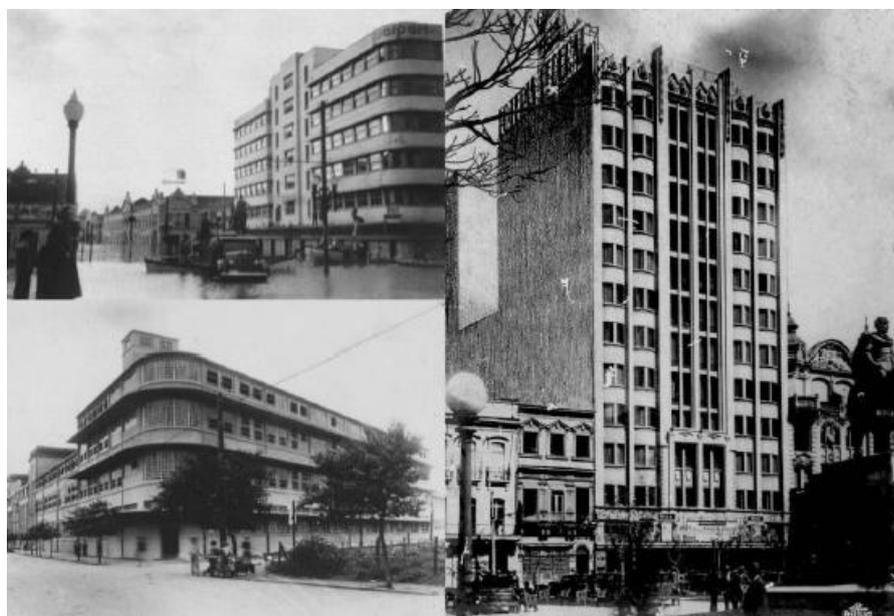


Figura 101: Edifícios Guaspari (1936), à esquerda, acima; Edifício Renner (1932) e Edifício Imperial, à direita

Fonte: CANEZ; CARUCCIO, p.03. Disponível em:
<http://www.uniritter.edu.br/eventos/sepesq/vi_sepesq/arquivosPDF/27970/2401/com_identificacao/amg%20SEPESQ%5B2%5D.pdf>. Acesso em: 02 jun. 2015.

Conforme Oliveira (2012), as heranças da cidade portuguesa não estavam apenas no desenvolvimento da Povoação do Rio Grande de São Pedro ao longo de uma rua longitudinal, com trechos de ruas no sentido transversal. As influências também marcaram os quarteirões alongados, os lotes estreitos e compridos.

Com relação à arquitetura edificada, o Centro Histórico seguiu o que acontecia no país, embora com relativo atraso, visto que se encontrava distante das capitais dos séculos XVIII e XIX. Essa arquitetura ocupou lotes variados, nos quais foi possível o estabelecimento de diferentes tipologias (Figura 102).

Segundo Oliveira (2012), 75% das testadas dos lotes são atualmente paralelas à Laguna, e 75% dos lotes são regulares. Aproximadamente metade dos lotes apresenta testadas até 6.60 metros. Quase 36% apresentaram testadas com largura entre 6.60 e 13.20 metros, e outros 13% mostraram testadas acima de 13.20 metros. Mesmo sabendo que alguns lotes podem ter sido desmembrados ao longo do tempo, a observação das imagens desse trabalho mostrou que muitos dos dados coletados por Oliveira já eram uma realidade no século XIX.



Figura 102: Rua Marechal Floriano, década de 1940
Fonte: Biblioteca Riograndense. Acervo fotográfico.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Em 1737, a construção do Forte Jesus-Maria-José, projetado pelo Brigadeiro José da Silva Paes, engenheiro militar português, deu origem ao Presídio e Povoação do Rio Grande de São Pedro. Resistindo a empecilhos como ventos intensos, grande quantidade de areia e falta de materiais de construção adequados, a Povoação do Rio Grande foi elevada à categoria de vila, com Carta-Régia de 1747 e instalação da Câmara Municipal em 1751.

Em 1755, Rio Grande viu edificada a sua nova matriz, em meio a um casario que tentava proteger-se das condições geográficas. O templo foi projetado pelo engenheiro militar Manuel Vieira Leão, em uma linguagem chamada proto-neoclássica, utilizada pelos engenheiros lusos. A nova construção propiciou o estabelecimento de um caminho principal, a Rua Direita, antiga herança medieval recebida pelos portugueses

Nesse momento teve início um período inicial da urbanização riograndina. Na cartografia estudada, além da Rua Direita, poucos foram os avanços do traçado urbano na segunda metade do século XVIII. Percebeu-se uma tentativa de seguir as determinações portuguesas da Carta-Régia de fundação da vila, sendo as principais aquelas que orientaram que o núcleo se estendesse paralelo à água, com ruas retas. Nesse primeiro período não ficou comprovada a aplicação ou não da largura mínima de 20 pés (6.60 metros) para as ruas e testadas dos lotes.

A Guerra Guaranítica, em 1750, e a invasão espanhola, entre 1763 e 1776, fizeram com que a vila entrasse em um período de estagnação. Alguma melhora foi verificada a partir de 1780, com a criação das charqueadas, no atual território pelotense. Foi o início de um crescimento populacional e econômico. Graças também ao papel da vila nas questões militar e portuária, essa fase estendeu-se até o início do século XIX.

No segundo período de urbanização, iniciado em 1809, Rio Grande viu o seu traçado urbano se desenvolver. A partir de relatos de naturalistas e comerciantes, foi possível caracterizar pela primeira vez as novas ruas e praças da vila. A própria vinda desses estrangeiros ao Rio Grande mostrou os reflexos da chegada da família real portuguesa à colônia, assim como a Abertura dos Portos, ambas em 1808. Nesse sentido o mapa de 1829 foi elucidativo, mostrando o desenvolvimento de um traçado irregular, tendendo a uma ortogonalidade.

No mapa também foi possível averiguar influências das cidades portuguesas, como os quarteirões alongados e o sistema de ruas largas paralelas à Laguna e travessas estreitas, mostrando uma hierarquia viária. A praça principal era a atual Xavier Ferreira, ampla, ortogonal e próxima à água. Recomendações para uma praça semelhante foram vistas na Carta-Régia da vila e no novo plano de Lisboa.

No início do século XIX, os lotes urbanos tinham valor atrelado à largura das testadas, sendo a medida mínima de uma braça (2.20 metros). As poucas pinturas e fotografias antigas não permitiram uma análise profunda dos lotes e edifícios. A casa alugada e descrita por Luccock demonstrou ser um exemplar da tipologia porta-e-janela, que poderia adequar-se à largura de 2.20 metros. Segundo o comerciante inglês, em 1809, essa casa era similar à maioria das casas da vila.

Percebeu-se com o material iconográfico a existência de lotes com testadas variadas, que poderiam conter, além da tipologia porta-e-janela, também as de corredor-lateral, corredor-central e sobrado. Esse segundo período estendeu-se até 1858, com um crescimento ao sul da então cidade, entre as dunas e pântanos, mas sem melhorias nos espaços públicos.

No terceiro período, tiveram início as modernizações urbanas, como a pavimentação das ruas, a partir em 1859. Posteriormente, foram instalados os primeiros chafarizes, as canalizações de água até as residências, a iluminação a gás e o sistema de bondes de tração animal. A partir do século XX, foram implantadas as redes de luz elétrica, de coleta de esgoto e de distribuição de água atendendo mais moradias.

Considerando a distância entre Rio Grande e as capitais Salvador e Rio de Janeiro, a implantação dessas modernizações não teve atraso superior a cinquenta anos. O mesmo pôde ser averiguado sobre os sistemas urbanos, como transporte coletivo. Na primeira década do século XX, a cidade contava com avenidas largas e pavimentadas, por onde circulavam bondes elétricos e automóveis.

No século XX, foram realizados novos mapas do Rio Grande, que permitiram a constatação de que o traçado urbano da cidade havia sido consolidado em 1829, com poucas mudanças posteriores. Houve, até o mapa de 1942, o alargamento de algumas ruas transversais, antigos becos, e a regularização de alguns quarteirões. O traçado urbano de 1941 era muito semelhante ao português Bairro Alto, do século XVI.

Essas evidências mostraram que, apesar da constante presença e influência de engenheiros e arquitetos militares lusos no Rio Grande, desde o fundador Silva Paes, a regularidade do traçado vinda do continente europeu não manifestou-se totalmente no local. No entanto, a cidade voltada para a água, o sistema de ruas e travessas ortogonais, o quarteirão alongado e a praça principal foram resultados das recomendações portuguesas através de suas Cartas-Régias e pensamento iluminista de seus técnicos. A precisão do traçado riograndino não foi maior pelas condições do terreno, que implicava barreiras.

Sobre os lotes e edifícios, a maior quantidade de fotografias mostrou, durante a primeira metade do século XX, prédios ainda com larguras variadas, ocupando toda a testada dos lotes. Neles continuaram existindo as mesmas tipologias da primeira metade do século XIX. A linguagem luso-brasileira foi aos poucos recebendo elementos do ecletismo, embora a iconografia tenha mostrado as duas linguagens coexistindo ainda em 1910.

Em 1941, foi edificado o novo prédio da Câmara do Comércio, pelo escritório de engenharia Azevedo Moura & Gertum, de Porto Alegre. O prédio ocupou o último espaço vazio ao redor da Praça Xavier Ferreira, posicionando-se de maneira estratégica em frente ao seu lago. Além disso, trouxe para a cidade o novo conceito do proto-modernismo. A linguagem foi aplicada em um edifício de seis pavimentos, também uma novidade para a cidade.

Com suas características peculiares, entre pântanos e dunas, com traçado ao mesmo tempo irregular e ortogonal, Rio Grande consolidou-se como exemplo de determinação militar portuguesa e também como área portuária e comercial. A região do Centro Histórico materializou-se como exemplo não só de urbanização, mas de imagem da cidade riograndina. Na década de 1750, o traçado urbano foi influenciado pela Catedral, com linguagem proto-neoclássica, anunciando a manifestação artística do neoclassicismo. Igualmente, no final da pesquisa, o prédio da Câmara do Comércio, com o proto-modernismo, caracterizou a urbanização do Centro Histórico, prevendo o ingresso nos tempos modernos.

REFERÊNCIAS

FONTES BIBLIOGRÁFICAS

- ALVES, Francisco Neves; Luiz Henrique, TORRES. **Visões do Rio Grande**. Rio Grande: Ed. FURG, 1995.
- ALVES, José Francisco. **Fontes d'art no/au Rio Grande do Sul**. Edição bilíngue. Porto Alegre: José Francisco Alves de Almeida, 2009.
- ARRUDA, José; PILETTI, Nelson. **Toda a história**. São Paulo: Editora Ática, 2002.
- BARRETO, Abeillard. **Bibliografia sul-riograndense**: a contribuição portuguesa e estrangeira para o conhecimento e a integração do Rio Grande do Sul. Rio de Janeiro, Conselho Federal de Cultura, v. 02, 1973-76.
- BENEVOLO, Leonardo. **História da cidade**. São Paulo: Perspectiva, 2011.
- BITTAR, William; Francisco, MENDES, Francisco, VERÍSSIMO, 2011. **Arquitetura no Brasil**: de Cabral a Dom João VI. Rio de Janeiro: Imperial Novo Milênio, 2011.
- CANEZ, Anna Paula; CARUCCIO, Margot. Acervo Azevedo Moura & Gertum: Exaltação da Técnica e do Sentido de Modernidade. **Anais da VI Semana de Extensão, Pesquisa e Pós-Graduação do UniRitter**. Porto Alegre, 2010. Disponível em: <http://www.uniritter.edu.br/eventos/sepesq/vi_sepesq/arquivosPDF/27970/2401/com_identificacao/amg%20SEPESQ%5B2%5D.pdf>. Acesso em: 02 jun. 2015.
- CONDURU, Roberto. Araras Gregas. **Revista 19&20**, Rio de Janeiro, v. III, n. 2, abr. 2008. Disponível em: <http://www.dezenovevinte.net/arte%20decorativa/ad_conduru.htm>. Acesso em 22 de jun. 2015.
- COPSTEIN, Raphael. Evolução urbana de Rio Grande. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Sul**, Porto Alegre, 1974.
- GUTIERREZ, Ester J. B. **Barro e Sangue**: mão de obra, arquitetura e urbanismo em Pelotas (1777-1888). Pelotas: Universitária UFPel, 2004.
- _____. **Negros, charqueadas e olarias**: um estudo sobre o espaço pelotense. Passo Fundo: Ed. UPF, 2011.
- JANTZEN, Sylvio; OLIVEIRA, Ana L. C.; ALMEIDA, Lilian B., SILVEIRA JUNIOR, Antônio C. P. **Architectural Patrimony in Urban Areas: Methodology and case studies of the South of Rio Grande do Sul, Brazil**. Anais do XVII International Seminar on Urban Form –ISUF.Hamburgo,2010.
- LAMAS, José. **Morfologia urbana e desenho da cidade**. Lisboa: Edição da Fundação Calouste Gulbenkian, 2011.
- MIRCO, Carmem Helena. **Textos para o estudo da história do Município do Rio Grande**. Rio Grande: Ed. FURG, 1987.
- MARTINS, Solismar. O papel da cidade do rio grande na economia riograndense durante a industrialização dispersa (1873-1930). **Primeiras Jornadas de Economia**

Regional comparada, 2005, Porto alegre: FEE, 2005. V.u. Disponível em: <http://www.lume.ufrgs.br/bitstream/handle/10183/66968/000869622.pdf?sequence=1>. Acesso em: 22 jun. 2014.

MARX, Murillo. **Cidade Brasileira**. São Paulo: Editora da USP, 1980.

MAZIVIERO, Maria Carolina. Influência e atualidade do pensamento riegliano. **Anais do V encontro de história da arte – IFCH – UNICAMP**. Campinas, 2009. Disponível em: <<http://www.unicamp.br/chaa/eha/atas/2009/MAZIVIERO%20Maria%20Carolina%20-%20VEHA.pdf>>. Acesso em: 24 abr. 2015.

NETTO, José A. de Souza Pinto. **A Conquista do Rio Grande**. Rio de Janeiro: AC&M, vol. 1, s.d.

OLIVEIRA, Ana Lúcia Costa. **O Portal meridional do Brasil**: Rio Grande, São José do Norte e Pelotas (1737 a 1822). Tese (Doutorado em planejamento urbano e regional). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Porto Alegre, 2012. Disponível em: <http://www.ufrgs.br/propur/teses_dissertacoes/Ana_L%C3%BAcia_Costa_de_Oliveira.pdf>. Acesso em: 05 maio 2013.

PARKER, Philip. **História Mundial**: Guia Ilustrado. Rio de Janeiro: Zahar, 2011.

PESAVENTO, Sandra Jatagy. **História do Rio Grande do Sul**. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1997.

PIMENTEL, Fortunato. **Aspectos gerais do Município do Rio Grande**. Porto Alegre: Oficina Gráfica Imprensa Oficial, 1944.

POSSAMAI, Paulo. C.; SALABERRY, Rodrigo. S. As frotas de socorro para a Colônia do Sacramento, 1736- 1737. **Revista Navigator**: Subsídios para a História Marítima do Brasil. n.15, 2012. Disponível em: http://www.revistanavigator.com.br/navig15/dossie/N15_dossie6.pdf. Acesso em: 05 mai. 2014.

PRIORE, Mary Del; VENÂNCIO, Renato. **Uma breve história do Brasil**. São Paulo: Editora do Brasil, 2010.

QUEIROZ, Maria Luiza Bertulini. **A Vila do Rio Grande de São Pedro (1737-1822)**. Rio Grande: FURG, 1987.

RHODEN, Luíz Fernando. **Urbanismo no Rio Grande do Sul**: origens e evolução. Porto Alegre: EDIPUCRS, 1999.

REIS FILHO, Nestor Goulart. **Quadro da arquitetura no Brasil**. São Paulo: Perspectiva, 2011.

RIEGL, Alöis. **El culto moderno a los monumentos**. Madrid: Ed. Visor, 1999.

SALVATORI, Elena; HABIAGA, Lydia; THORMANN, Maria do Carmo. Crescimento horizontal da cidade do Rio Grande. **Revista Brasileira de Geografia**. Rio de Janeiro, v. 51 n.1, jan. 1989. Disponível em: <http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/115/rbg_1989_v51_n1.pdf>. Acesso em: 15 mar. 2015.

SANTOS, Carlos Alberto. **Ecletismo na fronteira meridional do Brasil (1870-1931)**. Tese (Doutorado em arquitetura). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal da Bahia. Salvador, 2007.

SILVEIRA, Aline Montagna. **De fontes e aguadeiros à penas d'água: reflexões sobre o sistema de abastecimento de água e as transformações da arquitetura residencial do final do século XIX em Pelotas**. RS. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo. São Paulo, 2009. Disponível em: <www.teses.usp.br/teses/.../de_fontes_e_aguadeiros_digital.pdf>. Acesso em: 20 jun. 2014.

TOLEDO, Benedito de Lima. **O Real Corpo de Engenheiros da Capitania de São Paulo, destacando-se a obra do Brigadeiro João da Costa Ferreira**. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo. São Paulo, 1972.

TORRES, Luiz Henrique. A catedral de São Pedro. **Revista BIBLOS**. Rio Grande, n. 18, 2006. Disponível em: <<http://www.seer.furg.br/biblos/article/view/82/187>>. Acesso em: 12 mar. 2013.

_____. **Águas de maio: A enchente de 1941 em Rio Grande**. Rio Grande: FURG, 2011a.

_____. **Câmara Municipal do Rio Grande: Berço do parlamento gaúcho**. Rio Grande: Salisgraf, 2001.

_____. Cronologia básica da história da cidade do Rio Grande (1737-1947). **Revista BIBLOS**. Rio Grande, n. 22, 2008. Disponível em: <<http://www.seer.furg.br/biblos/article/view/82/227>>. Acesso em: 12 mar. 2013.

_____. Forte Jesus-Maria-José: fontes historiográficas. **Revista BIBLOS**. Rio Grande, n. 16, 2004. Disponível em: <<http://www.seer.furg.br/biblos/article/view/422/106>>. Acesso em: 12 mar. 2013.

_____. **Rio Grande: Cartões postais contam a história**. Rio Grande: FURG, 2011b.

_____. **Rio Grande: Patrimônio e cartões-postais na Belle Époque**. Rio Grande: EDFURG, 2013.

WEIMER, Günter. **A arquitetura**. Porto Alegre: UFRGS, 1998.

FONTES DOCUMENTAIS

A) Fontes impressas

AVÉ-LALLEMANT, Robert. **Viagem pela província do Rio Grande do Sul (1858)**. Belo Horizonte, Itatiaia; São Paulo, EDUSP, 1980.

COUTINHO, André Ribeiro. Memória dos serviços prestados ao Governo do Rio Grande de São Pedro, dirigida a Gomes Freire de Andrada em 1740. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Sul**, Porto Alegre, 4 trim. 1936.

D'EU, Luis Felipe Maria Fernando d'Orleans, Conde. **Viagem militar ao Rio Grande do Sul**. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: EDUSP, 1981.

DREYS, Nicolau. **Notícia descritiva da Província do Rio Grande de São Pedro do Sul**. Porto Alegre: IEL, 1961.

ISABELLE, Arsène. **Viagem ao Rio Grande do Sul (1833-1834)**. Porto Alegre: Martins Livreiro, 1983.

IPHAN. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Patrimônio Cultural. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/218>>. Acesso em: 28. Mai. 2015.

LUCCOCK, John. **Notas Sobre o Rio de Janeiro e partes meridionais do Brasil**. Belo Horizonte: Villa Rica, 1987.

SAINT-HILAIRE, Auguste de. **Viagem ao Rio Grande do Sul**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1999.

AHRS. Arquivo Histórico do Rio Grande do Sul:

Registro de uma ordem do Mestre-de-campo Comandante André Ribeiro Coutinho passada ao Guarda-mor Antônio Gonçalves Chaves. In: **Anais do Arquivo Histórico do Rio Grande do Sul**. Porto Alegre: Instituto Estadual do Livro, 1977. vol. 1, p. 76.

Traslado de uma portaria do Brigadeiro Comandante José da Silva Paes pela qual manda que se faça assento a todos os índios e brancos que vieram na recondução do Capitão João de Távora. In: **Anais do Arquivo Histórico do Rio Grande do Sul**. Porto Alegre: Instituto Estadual do Livro, 1977. vol. 1, p. 53.

Registro do Regimento pelo qual se há de governar o oficial comandante da Guarda do Porto, o qual manda observar o Sr. Mestre-de-campo André Ribeiro Coutinho. In: **Anais do Arquivo Histórico do Rio Grande do Sul**. Porto Alegre: Instituto Estadual do Livro, 1977. vol. 1, p. 132.

Biblioteca Riograndense:

Câmara Municipal do Rio Grande. **Relatórios da Câmara Municipal**: 1845, 1847, 1848, 1849, 1850, 1851, 1853, 1856, 1859, 1861, 1876, 1879.

Jornal Diário do Rio Grande. Rio Grande: 09 jan. 1870, 28 dez. 1875, 14 jul. 1876, 22 jan. 1878.

Jornal Echo do Sul. Rio Grande: 10 out. 1909, 30 jan. 1910, 10 mar. 1911, 12 abr. 1911, 29 mar. 1915, 12 set. 1917, 02 dez. 1920.

Jornal O tempo. Rio Grande. 20 nov. 1929, 15 mar. 1942, 12 dez. 1945,

Revista Arcádia. Rio Grande. 12 jan. 1868.

PMRG. Prefeitura Municipal do Rio Grande:

SMT/RG. Secretaria Municipal de Turismo do Rio Grande. Plano Turístico **Rio Grande, Cidade Histórica, Cidade do Mar**. 2012.

SMCP/RG. Secretaria de Coordenação e Planejamento do Rio Grande. Mapas do **Plano Diretor do Município do Rio Grande**. Ano: 2008.

_____. Projeto **Rio Grande, Cada esquina uma história**. Ano: 2009.

B) Iconografia

Arquivo Histórico Militar de Lisboa:

Acervo digital. Documentos manuscritos. **Defesa da Ilha de Santa Catarina e do Rio Grande de São Pedro**, de José Correia Rangel, 1786. Disponível em: <<http://arqhist.exercito.pt/viewer?id=173218>>. Acesso em 01 fev. 2014.

Biblioteca Nacional – Rio de Janeiro:

Biblioteca Nacional Digital. Cartografia. Cartas topográficas do Continente do Sul e parte Meridional da America Portuguesa. **Plano da V.^a do R.º grande**, 1767. Disponível

em <http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_cartografia/cart1033420/cart1033420.pdf>. Acesso em 15 mar. 2014.

Biblioteca Nacional Digital. Cartografia. **Demonstração da Villa do Rio Grande de São Pedro sua Barra e terreno que da margem oriental do rio diz corre thé o sitio chamado o estreito da linha de devizão para o sul thé o rio e o terreno q' prezentem. te ganhamos dos espanhois, q' ocupavão**. Disponível em: <http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_cartografia/cart512344/cart512344.jpg>. Acesso em: 15 mar. 2014.

Biblioteca Nacional Digital. Cartografia. Brasil. História. **Carta da Capitania do Ceará em 1813**. Disponível em: <http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart529227/cart529227.jpg>. Acesso em: 15 mar. 2014.

Biblioteca Nacional Digital. Iconografia. **O Porto de Santos e o de São Vicente em 1615**. Disponível em: <http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_iconografia/icon553781/icon553781.jpg>. Acesso em: 15 mar. 2014.

Biblioteca Nacional Digital. Iconografia. Viagem Pitoresca através do Brasil. **Rue Droite- Rua Direita no Rio de Janeiro 1822-1825**. Disponível em: <http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_iconografia/icon94994_item1/icon_94994.jpg/icon94994_137.jpg>. Acesso em 15 mar. 2014.

Biblioteca Nacional Digital. Iconografia. **Planta da Cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro em 1713**, após descer o Morro do Castelo. Disponível em: <[http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart309972/cart309972](http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart309972/cart309972.jpg)>.jpg. Acesso em: 12 mai. 2015.

Biblioteca Nacional Digital. Iconografia. Viagem Pitoresca através do Brasil. **Vue de la Place du Palais**. Disponível em: <http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_iconografia/icon393054/icon393054_137.jpg>. Acesso em 15 mar. 2014.

Bibliothèque Nationale de France:

Acervo digital. Bibliothèque Numérique. “Plan de la Ville et chasteau de Villa-Viçosa”, por Louis Boudan, século XVII. Disponível em: <<http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b6903661j>>. Acesso em: 12 mai. 2015.

Biblioteca Rio-Grandense:

Acervo cartográfico

Planta da Vila do Rio Grande, 1776

“Demonstração da Villa de S. Pedro do Rio Grande, situada na Latetude Setentrional de 32 graos”, por Francisco Ferreira de Souza

Planta da Villa do Rio Grande de São Pedro do Sul, 1829

Planta geral da Cidade do Rio Grande, 1904

Mapa da cidade do Rio Grande, 1922

Acervo fotográfico

Rua Benjamin Constant, entre as ruas Riachuelo e Marechal Floriano, 1900-1920

Praça Xavier Ferreira com cercamento de gradil e chafariz ao fundo

Centro Histórico com a Praça Xavier Ferreira ao centro, entre 1941 e 1965

Rua Marechal Floriano, nas proximidades com a Rua Andradas ou Rua Zalony, s/d

Rua Marechal Floriano, 1889

Rua Riachuelo, 1889

Rua General Neto após alargamento, primeiras décadas do século XX

Praça Dr. Pio, primeiras décadas do século XX

Praça Dr. Pio com a Matriz, primeiras décadas do século XX

Praça Xavier Ferreira após remodelação dos canteiros, entre 1935 e 1941

Segundo prédio da Alfândega, edificado em 1852, com lampião na fachada

Canalete da Avenida Major Carlos Pinto, 1929

Bonde de tração animal na esquina das ruas 24 de Maio e Gal. Vitorino

Bonde elétrico na Rua Marechal Floriano, primeiras décadas do século XX

Bonde elétrico no entorno da Praça Xavier Ferreira, década de 1940

Exemplar dos primeiros ônibus a circularem na cidade

Primeira Igreja do Carmo, entre 1900 e 1930

Sobrado do Rasgado, entre 1824 e 1890

Rua Marechal Floriano, década de 1910

Câmara do Comércio décadas de 1940-50

Câmara do Comércio durante as obras

Catedral de São Pedro, s/d

Acervo de plantas

Corte e planta do Forte Jesus-Maria-José

Câmara Municipal de Sines:

Planta da Vila de Sines no século XVIII. Disponível em: <http://www.sines.pt/PT/Viver/memoria/visitasguiadas/Documents/Pelas%20Ruas%20de%20Sines%20-%20Breve%20guia%20do%20Centro%20Hist%C3%B3rico%20-%20JEP%202013.pdf>. Acesso em: 21 mar. 2015.

Cartões-postais de Lisboa:

Cartão-postal da Lisboa Pombalina, século XIX. Disponível em: <http://www.edicoes19deabril.com/postais-lisboa-historica/#!prettyPhoto>>. Acesso em: 22 mar. 2015.

Cartões-postais do Rio de Janeiro:

Praça XV de Novembro. Disponível em: <<http://www.memoria-alerj.uerj.br/modulo-1.html>>. Acesso em: 20 abr. 2015.

Fototeca Municipal Ricardo Giovannini – Rio Grande:

Rua Marechal Floriano, esquina com o Beco do Carmo, 1850
Rua Marechal Floriano, em frente a Praça Xavier Ferreira, 1900
Rua Marechal Floriano, postal de 1918
Rua General Bacelar, 1930
Rua Riachuelo, 1880

Guia Geográfico Cidade do Salvador:

História de Salvador. **Cópia reduzida por Theodoro Sampaio do original existente no manuscrito “Razão do Estado do Brasil de 1611”.** Disponível em: <<http://www.cidade-salvador.com/seculo16/salvador-1549.htm>>. Acesso em: 15 mar. 2014.

História de Salvador. **Salvador em postais de Künzli Frères**, por volta de 1899. Disponível em: <<http://www.cidade-salvador.com/seculo19/kunzli-freres.htm>>. Acesso em: 15 mar. 2014.

História de Salvador. **Salvador em 1625, pelo atelier de Frans Hogenberg.** Disponível em: <<http://www.cidade-salvador.com/seculo17/invasao-holandesa/salvador-1625.htm>>. Acesso em: 15 mar. 2014.

Instituto de Investigação Científica Tropical de Lisboa:

Acervo digital. Arquivo Histórico Ultramarino. Cartografia manuscrita. **Dessenho por ideia da Barra e Porto do Rio Grande de São Pedro.** Disponível em: <<http://www2.iict.pt/?idc=84&idi=16103>>. Acesso em: 14 jan. 2014.

PMRG. Prefeitura Municipal do Rio Grande:

SMT/RG. Secretaria Municipal de Turismo do Rio Grande.

Mapa da América do Sul

Mapa do Rio Grande do Sul e adjacências

APÊNDICE

Apêndice A

Tabela 1 – Nomenclatura das ruas	
Nomenclatura antiga	Nomenclatura atual
Rua Direita, Rua dos Príncipes	Rua General Bacelar
Rua da Praia, Rua D. Pedro II	Rua Marechal Floriano Peixoto
Rua Nova das Flores, Rua da Boa Vista	Rua Riachuelo
Rua do Pito, Rua Paysandú	Rua República do Líbano
Rua do Fogo	Rua Luiz Loréa
Rua do Cômoros, Rua Uruguaiana	Avenida Silva Paes
Rua do Comércio, Rua da Caridade, Rua Imperatriz	Rua Coronel Sampaio
Beco do Francisco Marques	Rua Francisco Marques
Beco do Joaquim Miz	Rua Fernando Duprat da Silva
Beco do Martins, Rua do Poço	Rua Andrade Neves
Beco do Capitão-mor, Beco do Afonso	Travessa do Afonso
Rua do Rosário	Rua Napoleão Laureano
Beco do Carmo, Rua do Carmo	Rua Benjamin Constant
Largo do Arsenal,	Rua Ewbank
Rua do Arsenal, Rua do Corpo de Guarda	Rua Zalony
Rua da Alfândega	Rua Andradas
Rua Castro, Rua Marquês de Caxias	Avenida Duque de Caxias
Beco do Lima, Beco do Rasgado	Rua General Neto

Apêndice B

Tabela 2 – Nomenclatura das praças e largos	
Nomenclatura antiga	Nomenclatura atual
Praça do Poço, Praça da Conceição	Praça 7 de Setembro
Praça da Matriz, Praça Dr. Pio	Largo Dr. Pio
Praça da Alfândega, Praça do Mercado, Praça Municipal, Praça D. Isabel, Praça General João Telles	Praça Xavier Ferreira
Praça da Geribanda, Praça do Quartel	Praça Tamandaré
Praça São Pedro	Praça Júlio de Castilhos
Praça da Caridade	Praça Barão de São José do Norte