

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL
INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA**

DISSERTAÇÃO DE MESTRADO

**A GEOGRAFIA HISTÓRICA DE PORTO
ALEGRE ATRAVÉS DE TRÊS OLHARES:
1800-1850. (RS)**

LIANA BACH MARTINS

**ORIENTADOR: PROF. LIVRE DOCENTE DR.
GERVÁSIO RODRIGO NEVES**

PORTO ALEGRE, JUNHO DE 2008.

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL
INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA**

**A GEOGRAFIA HISTÓRICA DE PORTO
ALEGRE ATRAVÉS DE TRÊS OLHARES:
1800-1850. (RS)**

LIANA BACH MARTINS

**Orientador: Prof. Livre Docente Dr. Gervásio Rodrigo
Neves**

Banca Examinadora:

Prof. Dr. Fábio Kühn (Depto de História/IFCH/UFRGS)

**Prof. Dr. Maurício de Almeida Abreu (Depto de
Geografia/IG/UFRJ)**

Prof. Dr. Nelson Rego (POSGea/IG/UFRGS)

**Dissertação apresentada ao
Programa de Pós-graduação
em Geografia como requisito
para obtenção do título de
Mestre em Geografia.**

PORTO ALEGRE, JUNHO DE 2008.

Martins, Liana Bach

A Geografia histórica de Porto Alegre através de três olhares:
1800-1850. (RS) / Liana Bach Martins - Porto Alegre :
UFRGS/PPGEA, 2008.

[238 f.] il.

Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal do Rio Grande
do Sul. Instituto de Geociências. Programa de Pós-Graduação em
Geografia, Porto Alegre, RS - BR, 2008.

1. Geografia. 2. Geografia Histórica. 3. Cartografia Histórica.
4. Porto Alegre. 5. Século XIX. I. Título.

Catálogo na Publicação
Biblioteca Geociências - UFRGS
Renata Cristina Grun CRB10/1113

Agradecimentos

Ao iniciar essa jornada, tive a oportunidade de concretizar um sonho acalentado desde a minha diplomação de grau no curso de História, da Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, que os compromissos com o trabalho e a família acabaram adiando-o. Dessa maneira, gostaria de agradecer à Universidade Federal do Rio Grande do Sul, universidade pública e gratuita, e ao Programa de Pós-Graduação em Geografia a oportunidade de realizar este trabalho e o gentil acolhimento a uma aluna, como eu, oriunda de um curso afim.

Quero agradecer aos professores, colegas e funcionários com os quais convivi ao longo do Programa, pela paciência e pelo apoio que dedicaram a uma historiadora a procura de novos caminhos para o conhecimento. Presto uma homenagem póstuma a Prof. Dra. Wanda Ueda, que deixou-nos de forma tão trágica, salientando que foi uma das incentivadoras desse trabalho na área da Geografia Histórica, contribuindo com o projeto ainda na Banca de Qualificação.

Faço um agradecimento muito especial ao meu orientador, Prof. Dr. Gervasio Rodrigo Neves, que muito me estimulou a apresentar este projeto e dispôs-se a orientar-me, julgando-o um objeto de estudo pertinente à Geografia Histórica.

Também agradeço às minhas queridas amigas e colegas de profissão, Evelise Zimmer Neves, Márcia Eckert Miranda e Nara Machado Nunes, pelas palavras de incentivo e pela contribuição intelectual no decorrer do trabalho.

Por fim, gostaria fazer um agradecimento muito afetuoso ao meu marido, Francisco, e aos meus filhos, Alexandre e Luísa, pois, muitas vezes, foram relegados a um segundo plano, enquanto escrevia, mas que nunca deixaram de me apoiar nesta jornada.

RESUMO: Neste trabalho tratamos dos relatos dos viajantes que estiveram na cidade de Porto Alegre, capital do Rio Grande do Sul no período 1800-1850. Procuramos analisar nos relatos de viagem as suas impressões sobre a cidade, dando ênfase à maneira como esses viajantes viram, interpretaram e descreveram a paisagem e os aspectos urbanos da cidade. Paralelamente percorremos a documentação oficial produzida pela Câmara Municipal da vila/cidade, para tentarmos perceber qual era o olhar que a autoridade local tinha para com os aspectos relatados pelos viajantes neste período, ao mesmo tempo procuramos analisar as demandas da população sobre o seu espaço. Além desses aspectos, a análise da cartografia histórica desse período permitiu-nos perceber como se dera o crescimento espacial da cidade. Nosso objetivo foi traçar um paralelo entre os diversos olhares sobre Porto Alegre e estabelecer as diferenças e semelhanças entre estes: o “olhar estrangeiro” e o “olhar local”.

PALAVRAS CHAVES: Geografia Histórica, Viajantes, Porto Alegre, Câmara Municipal, Cartografia Histórica, Século XIX.

ABSTRACT: This thesis concerns the reports of travelers who came to the city of Porto Alegre, capital of the province of Rio Grande do Sul within the period of 1800-1850. Based on such accounts, we seek to analyze their thoughts about the city, emphasizing the way these travelers saw, interpreted and described the landscape and the urban aspects of Porto Alegre. Simultaneously we go through the official documents produced by the City Council to try to apprehend how the local authorities perceived the aspects related by those travelers during this period, also considering the claims of the local population about the area. Also, the analysis of the historical maps and charts of this period allowed us to understand the spatial growth of the city. Our goal was to make a connection between the many impressions of Porto Alegre and also to establish what are the differences and resemblances between the foreign and the local points of view.

KEYWORDS: Historical Geography, Travelers, Porto Alegre, City Council, Historical Cartography, XIX (Nineteenth) Century.

SUMÁRIO

Introdução.....	1
Capítulo 1 – O Olhar viajante sobre Porto Alegre.....	11
1.1. As viagens e os viajantes.....	11
1.2. Viajantes em Porto Alegre.....	22
1.3. Perfil biográfico dos viajantes da primeira metade do século XIX.....	32
1.3.1. John Luccock.....	32
1.3.2. Wilhelm Feldner.....	33
1.3.3. Nicolau Dreys.....	33
1.3.4. Auguste Saint-Hilaire.....	34
1.3.5. Friedrich Sellow.....	35
1.3.6. Heinrich Belmann.....	36
1.3.7. Carl Seidler.....	36
1.3.8. Heinrich Trächsler.....	37
1.3.9. Samuel Kerst.....	38
1.3.10. Arsène Isabelle.....	38
1.3.11. Ferdinand Denis.....	40
1.3.12. Johann Karl Dreher.....	40
1.3.13. Alexandre Baguet.....	41
1.3.14. Aimé Bonpland.....	41
1.3.15. A. Rugbæan.....	42
1.4. O “olhar” viajante sobre Porto Alegre.....	42
1.4.1. O olhar.....	43
1.4.2. A viagem.....	45
1.4.3. Os condicionantes do olhar.....	46
1.5. Os significados dos relatos.....	51
Capítulo 2 - Porto Alegre: uma passagem no itinerário dos viajantes do século XIX.....	55
2.1. Porto Alegre e a sua ocupação.....	55

2.2. Os primeiros relatos sobre Porto Alegre: Os relatórios dos funcionários reais no século XVIII.....	63
2.3. Os viajantes da primeira metade do século XIX observam Porto Alegre.....	69
2.3.1. John Luccock.....	70
2.3.2. Wilhelm Feldner.....	71
2.3.3. Nicolau Dreys.....	73
2.3.4. Auguste Saint-Hilaire.....	76
2.3.5. Friedrich Sellow.....	85
2.3.6. Heinrich Belmann.....	86
2.3.7. Carl Seidler.....	87
2.3.8. Heinrich Trächsler.....	88
2.3.9. Samuel Kerst.....	90
2.3.10. Arsène Isabelle.....	92
2.3.11. Ferdinand Denis.....	97
2.3.12. Johann Karl Dreher.....	97
2.3.13. Alexandre Baguet.....	98
2.3.14. Aimé Bonpland.....	100
2.3.15. A. Rugbæan.....	100
2.4. Os olhares estrangeiros sobre a cidade.....	102
 Capítulo 3 – A cidade pelo olhar local.....	 112
3.1. A Câmara Municipal de Porto Alegre.....	112
3.1.1. As Câmaras Municipais.....	113
3.1.2. A Câmara do Rio Grande de São Pedro.....	117
3.1.3. A Câmara de Porto Alegre	120
3.1.3.1. As atas das sessões da Câmara Municipal e as decisões tomadas em relação às questões da cidade.....	122
3.1.3.2. O sítio urbano.....	122
3.1.3.3. As questões relacionadas à salubridade da cidade.....	128
3.1.3.4. O Espaço da cidade e sua ocupação.....	135

3.1.3.5. As Posturas Municipais.....	161
Capítulo 4 – O olhar técnico registra Porto Alegre na primeira metade do século XIX.....	178
4.1. Primeiros esboços.....	178
4.2. A Planta de 1833.....	187
4.3. A Planta de 1837.....	187
4.4. A Planta de 1839.....	190
4.5. A Planta de 1844.....	194
4.6. As plantas seguintes.....	194
Conclusão.....	198
Anexos.....	207
Anexo 1. Tabela de ocorrências nas Atas da Câmara Municipal de Porto Alegre.....	207
Anexo 2. Os nomes das ruas de Porto Alegre.....	211
Bibliografia.....	216

ÍNDICE DAS TABELAS

Tabela 1 – Obras publicadas pelos viajantes.....	29
Tabela 2 – Síntese biográfica dos viajantes.....	30
Tabela 3 – Ocorrências dos assuntos registrados pelos viajantes em seus escritos.....	104
Tabela 4 – A população de Porto Alegre.....	128

ÍNDICE DAS ILUSTRAÇÕES

Figura 1 – Hans Staden: suas viagens e cativo entre os índios do Brasil...	12
Figura 2 - Hans Staden: suas viagens e cativo entre os índios do Brasil...	13
Figura 3 – Jean de Lèry. Saudação Lacrimosa dos Índios Tupinambás.....	14
Figura 4 – Jean Baptiste Debret. O Rei Congo na Igreja do Rosário em Porto Alegre.....	20
Figura 5 – Gráfico das nacionalidades dos viajantes.....	24
Figura 6 – Gráfico das idades dos viajantes.....	25
Figura 7 – Mapa do itinerário de Saint-Hilaire nas viagens ao Brasil.....	78
Figura 8 – Gráfico dos assuntos abordados pelos viajantes.....	105
Figura 9 – Gráfico da limpeza das ruas.....	130
Figura 10 – Gráfico do abastecimento de água.....	133
Figura 11 – Gráfico da distribuição de campos e sesmarias.....	136
Figura 12 – Gráfico dos terrenos.....	137
Figura 13 – Gráfico das ruas.....	142
Figura 14 – Gráfico das obras e edificações.....	153
Figura 15 – Reprodução fotográfica da página 1 das Posturas Municipais de 1810.....	164
Figura 16 – Mapa dos limites da cidade pelas Posturas de 1810.....	166
Figura 17 – Mapa dos limites da cidade pelas Posturas de 1829.....	171
Figura 18 – Esboço da planta do capitão Montanha.....	180
Figura 19 – Mapa de 1833.....	186
Figura 20 – Detalhe “A Cidade de Angra”.....	187
Figura 21 – Detalhe da planta de Zambecari.....	187
Figura 22 – “Planta da Cidade de Porto Alegre”, de 1837.....	189
Figura 23 – “Planta da Cidade de Porto Alegre, por L. P. Dias”, de 1839.....	191
Figura 24 – Vista do leste.....	193
Figura 25 – Vista do oeste.	193
Figura 26 – Planta de 1844.....	195

INTRODUÇÃO

“...era um passado que mudava à medida que ele prosseguia a sua viagem, porque o passado do viajante muda de acordo com o itinerário realizado, não o passado recente ao qual cada dia que passa acrescenta um dia, mas um passado mais remoto. Ao chegar a uma nova cidade, o viajante reencontra um passado que não lembrava existir: a surpresa daquilo que você deixou de possuir revela-se nos lugares estranhos, não nos conhecidos.” Ítalo Calvino.¹

A América do Sul sempre esteve no imaginário do europeu desde o período de sua descoberta, no século XVI. As primeiras viagens após o descobrimento foram grandes empreendimentos patrocinados por Portugal e Espanha, com o objetivo de conhecer, traçar mapas do litoral ou mesmo tomar posse da terra, mas cedo, os novos territórios despertaram a cobiça dos demais países europeus que foram alijados da partilha do Novo Continente. Dessa maneira, as viagens de navios estrangeiros eram proibidas e aqueles que se aventuravam em mares americanos eram acusados de pirataria, sofrendo as consequências das leis de repressão de Portugal e Espanha, que tudo faziam para defender suas possessões e suas riquezas. Mas a imaginação sobre essas regiões desconhecidas era estimulada pela literatura de viagem, um gênero de grande aceitação entre os leitores europeus, desde as viagens de Marco Polo, no século XIV, passando pelos cronistas do século XVI, como Hans Staden e Jean de Lèry, que escreviam suas aventuras por regiões desconhecidas e exóticas, encontrando povos selvagens e riquezas inimagináveis.

No século XVIII, esse gênero literário continuava fazendo sucesso entre os europeus, inclusive havia uma fórmula a ser seguida pelos escritores-viajantes, que ganharam atenção dos leitores a partir das viagens realizadas pela Itália e pela Grécia, mostrando regiões e culturas diferentes, valorizadas pelo seu passado clássico e pelo

¹ CALVINO, Ítalo. As cidades invisíveis. São Paulo: Companhia das Letras, 1998. P. 28.

Renascimento, mas ao mesmo tempo muito próxima da Europa “civilizada”². Com a abertura do continente americano proporcionada pelo retrocesso do sistema colonial, o destino dos viajantes e das expedições européias voltou-se para as terras americanas novamente. Nesse momento, paralelamente aos relatos de viajantes-aventureiros, surgiram escritos de caráter científico, realizados por viajantes-naturalistas, imbuídos do espírito cientificista do Iluminismo do século XVIII, cujo maior interesse era a pesquisa e, para isso faziam uma descrição detalhada dos espécimes de plantas e animais encontrados e em muitos casos, um desenho acompanhava o texto.

Mais interessados na natureza exótica da floresta tropical, poucas expedições científicas alcançaram o sul do Brasil. As grandes expedições do final do século XVIII e início do século XIX foram patrocinadas pelo seus países de origem, com o aval dos governos português e, depois, brasileiro, como a do Príncipe von Wied-Neuwied, a de Johann von Spix e de Carl von Martius, a de von Langsdorf, que levavam cientistas e artistas, como Thomas Endler ou Rugendas, com a missão de retratar a paisagem e as espécies coletadas. Estas, porém, não chegaram ao Rio Grande do Sul e à sua capital Porto Alegre. Desse período, apenas Jean Baptiste Debret pintou cenas referentes à vida na província. Entre os viajantes que percorreram o Rio Grande do Sul e a região de Porto Alegre, Auguste Saint-Hilaire, Arsène Isabelle e Nicolau Dreys são os mais conhecidos e trabalhados pelos estudiosos.

Além dos relatos desses viajantes, muitos outros estiveram na cidade e deixaram seus escritos, publicados em sua terra natal em livros ou periódicos e alguns chegaram a ser traduzidos. Destacamos a obra “*Os viajantes olham Porto Alegre: 1754-1940*”, publicada em 2004, na qual os pesquisadores Valter Noal Filho e Sérgio da Costa Franco copilaram dezenas de relatos desses homens e mulheres que estiveram na cidade, trazendo autores desconhecidos que escreveram em sua língua natal, cujos originais permaneceram esquecidos em alguma biblioteca européia.

O presente trabalho pretende analisar os relatos dos viajantes que estiveram em Porto Alegre no período compreendido entre 1800-1850. Esse período foi escolhido, pois os relatos anteriores a 1800 foram na sua maioria realizados por funcionários reais ou militares a serviço do Rei em sua passagem pela Capitania de São Pedro do Rio Grande, uma vez que a colônia estava fechada aos estrangeiros. A partir da chegada da Família Real ao Brasil, em 1808, e com a abertura dos portos às nações

² BURKE, Peter. Variedades da História cultural. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2000. P.139.

amigas, essa situação alterou-se e viajantes estrangeiros começaram a chegar ao Brasil e ao sul.

Esses viajantes empreendiam essas viagens com diferentes motivações, alguns eram naturalistas, cientistas, que procuravam o conhecimento científico, catalogando e registrando aspectos da fauna, da flora, da geologia e do clima das regiões percorridas, sendo que alguns não deixavam de registrar aspectos humanos e etnográficos da população. Outros eram comerciantes, que buscavam oportunidades de negócios ou conhecimento sobre as possibilidades de exploração econômica dessas regiões. Havia, também, os militares estrangeiros, que se integraram ao exército imperial que lutou na Guerra da Cisplatina, alguns com boa formação cultural, outros simples soldados, preocuparam-se em relatar aos seus conterrâneos a sua passagem pela província. A análise desses escritos permite que se tenha a percepção de um novo tipo de “olhar” sobre a cidade: o “olhar estrangeiro”. De diferentes nacionalidades – alemães, franceses, suíços, ingleses, belga –, esses homens encontraram uma realidade diversa do seu mundo conhecido, um mundo exótico, cheio de novidades para as quais eles deviam estar preparados para enfrentar, reconhecer, descrever, catalogar e compreender.

Ao confrontarem-se com a realidade do Novo Mundo, os viajantes encontraram-se com o “outro”, com os habitantes locais, que possuíam um “olhar” diferente daquele que traziam de seus países de origem. São olhares diferentes sobre uma mesma realidade, o primeiro está repleto de representações, de uma imagem construída a partir de outros relatos, que surgiram com o início das grandes navegações; o segundo, ao “olhar” uma realidade conhecida, pode tornar-se cego, frente aos tropeços do cotidiano, sem analisar por completo a paisagem, devido à sua banalização. E como, escreveu Christopher Hill, na introdução da obra de James Well³:

“O olhar forasteiro culturally unbounded muitas vezes viu temas e ângulos que, misturados à paisagem do cotidiano, dificilmente seriam percebidos e muito menos registrados pelos habitantes. Portador de outras culturas, outros preconceitos e outras referências, o gringo podia comparar, contextualizar, colocar as coisas em perspectivas diferentes das locais”.

Ao visitar e escrever sobre a cidade, esses homens trouxeram consigo toda uma bagagem cultural, que lhes permitiu estabelecer os paralelos da alteridade e do

³ HILL, apud, SECCO, Ana Paula. História da educação no Brasil: O olhar dos viajantes britânicos sobre a educação (1808 - 1889). São Paulo, UNICAMP/Faculdade de Educação, 2004. (dissertação de mestrado)

diferente. Mas não se deve esquecer que eles foram sempre estrangeiros no lugar em que se encontravam e, estando distantes de seus lugares de origem, estariam, portanto, mais receptivos a perceber essa alteridade⁴. Entretanto, nem sempre é isso que acontecia, se alguns foram capazes de um “olhar” do etnólogo moderno, outros viram as diferenças entre as camadas de representações trazidas de seu país de origem e, mesmo, acolheram as idéias pré-concebidas por outros viajantes que já estiveram no continente.

Afinal, o “viajante” é sempre um “*estrangeiro no espaço em que materializa o seu roteiro de viagem*”⁵. E esse, ao retornar ao seu país de origem, será sempre outro, pois foi tocado por uma outra cultura, ou seja, “*o olhar do viajante que parte não é o mesmo do que retorna.*”⁶

Os relatos dos viajantes são cada vez mais utilizados como fontes pelas Ciências Humanas e como escreve Burke, são:

*“documentos preciosos de encontros culturais, revelando ao mesmo tempo, a percepção da distância cultural e a tentativa de se chegar a um acordo ou ‘traduzi-la’ em algo mais conhecido, porque à medida em que críticas são feitas aos povos visitados, busca-se sempre a comparação com o padrão cultural do narrador”*⁷.

Dessa forma, os relatos dos viajantes transformam-se em importantes objetos de estudo, na medida em que podem ser comparados com a documentação produzida no período. E, parafraseando, ainda Burke, pode-se afirmar “*desde que se aprenda a usá-los, os diários e as correspondências de viagem, travelogues, estão entre as mais eloqüentes fontes para a História Cultural*”⁸, e pode-se acrescentar para a Geografia Histórica e todas as Ciências Humanas.

Porto Alegre é uma cidade de povoação tardia, se comparada às demais capitais litorâneas fundadas pelos portugueses. Seu povoamento iniciou-se, em meados do século XVIII, com o arranchamento de efetivos militares e colonos açorianos que seriam deslocados para as Missões, após a demarcação do território, algo que não se realizou. Os colonos acabaram ficando e, em 1773, com a transferência da sede do

⁴ CARDOSO, Sérgio. O Olhar dos viajantes. In: NOVAES, Adauto. (org.) O Olhar. São Paulo, Companhia das Letras, 1989. p. 348.

⁵ AMARAL, Marise Basso. Histórias de viagem e a produção cultural da natureza: A paisagem do Rio Grande do Sul, segundo os viajantes estrangeiros do século XIX. Porto Alegre: UFRGS, Faculdade de Educação, 2003. p.75. (tese de doutorado)

⁶ MARTINS, Luciana de Lima. O Rio de Janeiro dos viajantes: O olhar britânico (1800-1850). Rio de Janeiro, Jorge Zahar Editores, 2001. p. 165.

⁷ BURKE, 2000, p.143.

⁸ Idem, p.139.

governo da Capitania de Viamão para Porto Alegre foram construídos os primeiros prédios públicos nos “Altos da Praia”, atual Praça da Matriz, seguindo a tradição portuguesa de “cidade alta” e “cidade baixa”, na parte alta ficavam os poderes político e o religioso, enquanto os comerciantes ficavam na parte baixa, junto ao porto.

Ainda nesse ano o Governador José Marcelino de Figueiredo transferiu para Porto Alegre a sede Câmara de São Pedro do Rio Grande do Sul, que havia sido instalada na Vila de Rio Grande, em 1751, e funcionava provisoriamente em Viamão. A Câmara Municipal era o centro do poder local, tendo um papel ativo na vida da região, pois, afinal, ali era o único fórum permitido pela metrópole para a participação política da população, leia-se, da classe proprietária. Esse fato incentivou o crescimento do povoado, que se tornou o centro político da região, mesmo depois da reconquista de Rio Grande pelos portugueses. Crescia o número de habitantes, exigindo melhorias do poder público. Esse crescimento acelerou-se a partir da década de 1820, quando começou a receber parte dos estrangeiros, em especial alemães, que migravam para o país. Esses se instalaram na parte norte da cidade e participaram no desenvolvimento do comércio, do trabalho artesanal e da incipiente indústria que ali se desenvolveu.

Esse crescimento de Porto Alegre exigia que o poder público estivesse atento às novas necessidades da população. Os vereadores, eleitos para cuidar dos negócios locais, procuravam resolver as questões mais prementes, entre elas o abastecimento de água e de gêneros alimentícios, a regularização das terras urbanas e rurais, a circulação nas ruas e estradas dos arredores. Através da documentação oficial pode-se acompanhar essa evolução. As atas com os registros das sessões da Câmara de São Pedro do Rio Grande iniciam-se em 1766, quando a Câmara estava sediada em Viamão, pois a documentação anterior perdeu-se durante a invasão espanhola a Rio Grande. Mas não se deve esquecer que nesse período, a jurisdição da Câmara abrangia todo o território ao sul de Laguna, ou seja, todo o “continente” de São Pedro, portanto o “local” era bem mais amplo do que o simples município, dentro de uma perspectiva atual. Em 1809, uma provisão real criou as quatro primeiras vilas e suas respectivas câmaras, assim em 1811 foi instalada a Câmara da Vila de Porto Alegre, cuja jurisdição foi reduzida às freguesias de Nossa Senhora de Viamão, Senhor Bom Jesus do Triunfo e Nossa Senhora da Aldeia dos Anjos, além da sede Nossa Senhora da Madre de Deus.

Em 1810, foi elaborado pelos vereadores o primeiro Código de Posturas de Porto Alegre, que seguiu para se aprovado pela Mesa do Desembargo do Paço, no Rio de Janeiro. Sua finalidade era regular a vida da população da vila, estabelecendo os

limites da mesma, as rendas da Câmara, necessárias para a manutenção dos serviços prestados pela Câmara, como a conservação das calçadas e pontes, a educação dos expostos, além de regular os terrenos e construções, a circulação de pessoas e de mercadorias.

Em 1829, a Câmara Municipal de Porto Alegre elaborou um novo Código de Posturas da cidade. Esse código, mais abrangente que o anterior, permite uma análise dos costumes e das preocupações da população em relação aos mais diferentes assuntos: urbanização, serviços públicos, regulamentação econômica, segurança, em especial, quanto à circulação e às atividades dos escravos. Ele possibilita que se recrie a cidade e suas regras ou seus códigos de conduta nessa primeira metade do século XIX, através das normas reguladas e seus rompimentos.

A documentação da Câmara Municipal proporciona um panorama das demandas da população em relação à vila/cidade, pois suas reivindicações individuais ou coletivas eram levadas em representações a este órgão ao Governo Provincial, que as repassava aos vereadores, e nas sessões da Câmara os pleitos eram analisados e passíveis de solução ou arquivados. A Câmara funcionava como uma caixa de ressonância das necessidades da população e da cidade. Ao analisar-se esta documentação pretende-se confrontar as considerações tecidas pelos viajantes em seus escritos com a visão dos habitantes e do poder público sobre o local em que habitavam, em especial nos aspectos relativos à ordenação do espaço e à vida cotidiana.

Para ter-se uma visão do crescimento espacial da cidade e da sua evolução pretende-se analisar a cartografia do período. Sabemos que as primeiras representações cartográficas da cidade acham-se perdidas, as primeiras plantas conhecidas datam da década de 1830 e permitem ter uma visão sobre a cidade. Objetivamos analisá-las e compará-las com a documentação escrita. As questões relativas ao desenvolvimento espacial da cidade foram tratadas pelos viajantes e normatizadas pelos vereadores, entre elas pode-se citar a utilização da Várzea e da Bacia do Arroio Dilúvio, a localização do cemitério e de prédios públicos, entre os quais a cadeia, o Hospital e o mercado.

Outra questão que pode ser esclarecida através das plantas relaciona-se com o cerco de quase três anos sofrido por Porto Alegre durante a Revolução Farroupilha. Durante esse período, a vida de seus habitantes sofreu algumas modificações, como as restrições ao livre trânsito, os ataques dos rebeldes e para a proteção da cidade foi necessário construir fortificações e demolir os moinhos de vento.

Isso pode ser constatado pela cartografia do período – cartas de 1837, 1839 e 1844 –, estas com nítida influência dos legalistas. Em contraposição há uma planta datada de 1833, elaborada pelo revolucionário italiano Lívio Zambecari, na qual aparecem indicados os locais de moradia de pessoas ligadas ao movimento farroupilha. Após o período revolucionário a cidade voltou à normalidade e, com a ajuda do poder provincial, uma série de melhorias foi realizada, como a construção da ponte de pedra sobre o Riacho, de prédios públicos e a melhoria dos equipamentos urbanos.

Assim a estrutura desse trabalho está dividida em quatro capítulos. No primeiro capítulo, aborda-se as viagens e os viajantes, as motivações que levavam esses indivíduos a deixar sua terra natal; o espírito cientificista da segunda metade do século XVIII, que levou a formação de verdadeiros cientistas-viajantes, na busca de conhecimento, fato que se estendeu pelo século seguinte; o relaxamento do mercantilismo, ao permitir a entrada de estrangeiros nas colônias do além-mar, uma vez que era dos poucos locais ainda inexplorados e desconhecidos pelos europeus não-ibéricos. Também traça-se um perfil dos 15 viajantes que estiveram em Porto Alegre no período, levantando-se a sua nacionalidade, a sua profissão, a idade do período de permanência, a obra que escreveram, o ano em que foi publicada em seu país de origem e a sua tradução para o português. Segue-se um pequeno perfil biográfico de cada um.

Ainda no capítulo 1, são analisadas as diferenças entre o ver e o olhar, de como o estrangeiro, um estranho à realidade que encontra, a percebe e a descreve, uma vez que traz consigo uma bagagem cultural que na maior parte das situações não lhe permite que seu olhar esteja desprovido dos significados e das representações impostos pela sua cultura-mãe. A seguir, procura-se entender os relatos e seus significados, de como decifrá-los e de como usá-los, numa tentativa possível de separar a realidade da representação.

Porto Alegre, seu espaço físico, sua história, sua ocupação e como se tornou a sede do governo da Capitania, é um dos objetivos do segundo capítulo. Em seguida, faz-se um pequeno histórico dos primeiros relatos escritos sobre a povoação, anteriores a 1800, realizados por funcionários reais portugueses. Após, analisa-se os escritos dos viajantes, numa tentativa de observar como esses estrangeiros “olharam” a cidade e como a relataram para os seus conterrâneos. Procura-se levantar os diferentes aspectos abordados pelos viajantes, relativos ao ordenamento urbano, à paisagem, aos recursos naturais, à economia, à população, sendo que destes privilegia-se aqueles que dizem respeito às questões urbanas, mote principal desse trabalho.

O capítulo três aborda o “olhar” local através da análise da documentação oficial produzida pelas autoridades locais, a Câmara, o Governo da Capitania/provincial, em relação às questões urbanas já levantadas. E, em frente da amplitude de assuntos tratados nesta documentação, foram selecionados aqueles aspectos que foram descritos pelos viajantes desse período. E, assim foi possível cruzar-se os dados entre as preocupações do poder público e da população com o aquilo que os viajantes estrangeiros observaram da cidade.

O capítulo quatro analisa a cartografia relativa a Porto Alegre no período, situando a inexistência de representações gráficas anteriores à década de 1830, apesar de a documentação oficial registrar a existência de pelo menos uma planta geral, datada de 1825. a partir da primeira planta conhecida, de 1833, passando pelas plantas seguintes: 1837, 1839 e 1844, têm-se um panorama da cidade na época e de sua evolução urbana. Como as três últimas plantas são basicamente plantas de caráter militar, pode-se ter uma visão de como estava montado o sistema de defesa da cidade, com a localização das trincheiras e das baterias.

No projeto apresentado, pretendeu-se ainda conhecer o que a imprensa local escrevera sobre a cidade, entretanto não houve tempo para debruçar-se sobre essas fontes escritas, o que pretendemos fazer em um outro momento, talvez para comprovar a nossa hipótese que os jornais do período dedicados basicamente às questões políticas dedicavam pouco espaço às questões da cidade.

Assim nesse trabalho observou-se a cidade com seus múltiplos olhares e suas diversas sensibilidades: os olhares europeus que a observaram no passado e deixaram seus relatos; os olhares nativos, através da população, que ali viveu, e do poder público, que decidia e organizava a vida local; o olhar técnico, do cartógrafo, que registrou o espaço de vida dessa população. Todos esses olhares ajudam a resgatar aqueles lugares cujos símbolos passados não mais existem, mas que fizeram parte de um tempo distante e ainda estão presentes no imaginário coletivo, como “testemunhos” históricos, materiais ou não.

PLANTA DA CIDADE DE PORTO ALEGRE, COM A LINHA DE TRINCHEIRAS E FORTIFICAÇÕES QUE LHE TEM SERVIDO DE DEFESA DESDE O MEMORÁVEL DIA 15 DE JUNHO DE 1836, COM AS RETIFICAÇÕES E MELHORAMENTOS QUE SE TÊM FEITO POR MOTIVO DE TER SIDO ATACADA PELOS SEDICIOSOS EM 1836 E 1837 E SITIADA EM 1838 E 1839, TEMPO EM QUE ESTA É CONCLUÍDA, COM DUAS VISTAS, UMA PARA LESTE, OUTRA DO OESTE COM AS DECLARAÇÕES A RESPEITO.

1839

Autor: L. P. Dias (Luís Pereira Dias)

Acervo Fundação Biblioteca Nacional

Cópia digital: Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Sul



CAPÍTULO 1

O OLHAR VIAJANTE SOBRE PORTO ALEGRE

“Viajando percebe-se que as diferenças desaparecem: uma cidade vai se tornando parecida com todas as outras cidades, os lugares alternam formas, ordens, distâncias, uma poeira informe invade os continentes.” Ítalo Calvino⁹

1.1. As viagens e os viajantes

As viagens¹⁰ sempre despertaram a imaginação das pessoas ao longo dos séculos, mas, mais que viajar, transmitir essas experiências aos conterrâneos era uma maneira de perpetuar o momento da viagem. Daí, a criação de um gênero literário de grande aceitação popular, como os relatos de viagem, incluindo os diários, as narrativas, os relatórios científicos, as memórias e as traduções gráficas através das técnicas de desenho e pintura dessas experiências.

Até o século XIX, a viagem era uma grande aventura, da qual não se tinha certeza do seu final, envolviam um grande número de obstáculos: a distância, a falta de estradas transitáveis, o desconhecido, a incerteza de encontrar provisões, o contato com outras culturas. Mas mesmo assim inúmeros indivíduos lançam-se nessa aventura. O que os motivam? Seria o amor à aventura, o desejo de conhecer outros lugares, outras culturas, de viver novas experiências, de buscar o desconhecido, a ganância, o desejo de enriquecer ou conforme J. P. Sartre¹¹, simplesmente essa capacidade do homem de se atirar para o futuro.

As grandes navegações do século XV e XVI arrojaram os homens da Europa para longe do seu mundo conhecido, principalmente os portugueses e espanhóis que ao chegar às terras do Novo Mundo, desmistificaram as lendas fantasiosas, os fantasmas e os monstros

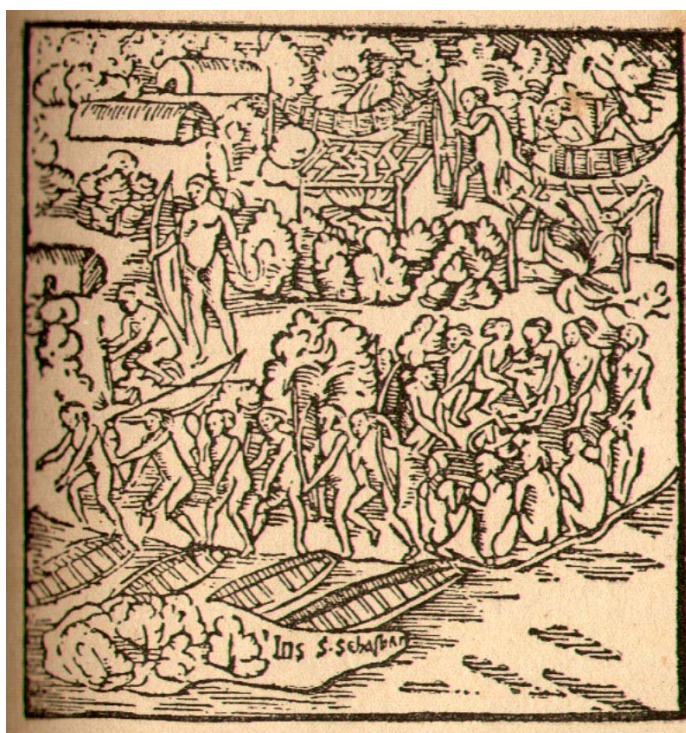
⁹ CALVINO, Ítalo. *As cidades invisíveis*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998. P. 125.

¹⁰ No século XIX, o termo viagem significava “o caminho que se faz por mar, jornada”, conforme SILVA, Antônio de Moraes Silva. *Dicionário da Língua Portuguesa*. Lisboa. Typographia Lacerdina, 1813, p. 849. Já atualmente o termo viagem significa “o ato de partir de um lugar para outro, relativamente distante, e o resultado desse ato” ou ainda “o deslocamento que se faz para se chegar de um local a outro relativamente distante”, conforme o *Dicionário Eletrônico Houaiss da Língua Portuguesa*, cd-rom.

¹¹ SARTRE, J.P. *Diário de uma Guerra Estranha: a “Drôle de Guerre”*. Rio de Janeiro: Editora Nova Fronteira, 1983. p. 141.

ao ultrapassarem as fronteiras do mundo conhecido e a “noção de um mundo finito”¹². Nesse momento histórico, graças à invenção da imprensa¹³, essas histórias puderam chegar a um número maior do que aquele que a simples palavra falada atingia, aparecendo, assim, os primeiros relatos de viagens escritos de alguns desses aventureiros. Esses descreviam paisagens paradisíacas e culturas exóticas, com costumes diferentes daqueles da Europa “civilizada”. Dos relatos do século XVI, destacam-se os de Hans Staden¹⁴ e de Jean de Lèry¹⁵, que visitaram o Brasil¹⁶, por volta de 1550.

Figura 1.



Sem título. STADEN, Hans. Hans Staden: suas viagens e cativeiro entre os índios do Brasil. Tradução: Alberto Löfgren. Texto ordenado por Monteiro Lobato. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1945. 4ª edição. P.158

¹² Conforme conceito desenvolvido por Jules Michelet, na obra “A agonia da Idade Média”, São Paulo: EDUSC, 1992.

¹³ A imprensa desenvolve-se com a invenção da prensa móvel, desenvolvida por Gutenberg, em 1440.

¹⁴ Hans Staden (1525-1579), mercenário e aventureiro alemão, viajou pela América, participou de combates nas capitâncias de Pernambuco e São Vicente contra corsários franceses e indígenas. Foi aprisionado pelos índios da tribo Tupinambá, no litoral de Bertioga, São Paulo. Foi quase devorado em rituais canibais, conseguindo fugir. De volta à Europa, escreveu um relato de suas aventuras que foi publicado pela primeira vez na Alemanha, em 1557.

¹⁵ Jean de Lèry (1534-1611), pastor, missionário e escritor francês, membro da Igreja Calvinista, viajou para o Brasil durante a efêmera ocupação francesa no Rio de Janeiro. Nesse período permaneceu dois meses entre os Tupinambá. Ao retornar à Europa publicou sua obra *Historie d'un voyage fait en terre de Brésil*, que foi reeditado inúmeras vezes.

¹⁶ Esses autores foram analisados por Werther Holzer em seu artigo “*Memórias de Viajantes: Paisagens e Lugares de um novo mundo*”, publicado em: GEOgraphia. Ano II – nº 3, 2000. Disponível em: www.uff.br/geographia/rev_03/werther%20holzer. Acesso em 30 de outubro de 2006.

O primeiro era um aventureiro, seu relato, feito após retornar à Europa, tinha um tom de narrativa mítica, na qual o viajante assumiu o lugar do herói. O texto concentrou-se no contato de Staden com os indígenas do Brasil e foi enriquecido com 53 xilogravuras, realizadas sob sua orientação por autor desconhecido e com mapas elaborados de memória que registravam os locais de sua passagem, que acabaram sendo na realidade “registros do tempo vivido”¹⁷ e certamente imaginado.

Figura 2.



Sem título. STADEN, Hans. Hans Staden: suas viagens e cativo entre os índios do Brasil. Tradução: Alberto Löfgren. Texto ordenado por Monteiro Lobato. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1945. 4ª edição. P.108

Já o relato de Lèry possuía uma narração etnográfica, pois era um religioso, buscando evangelizar, e procurou descrever tanto a natureza como os indígenas. Seu livro foi editado acompanhado de desenhos, produzidos, após seu retorno à Europa. Nessas gravuras (ver fig. 3), os indígenas foram representados dentro dos parâmetros da arte clássica de sua época, entretanto o artista procurou, sob a orientação de Lèry, dar uma conotação etnográfica no posicionamento das figuras. Para Holzer, os viajantes desse período são “os arautos da

¹⁷ Belluzzo, Ana Maria. O Brasil dos Viajantes. V. 1 O imaginário do Novo Mundo. São Paulo: Metalivros; Salvador, Ba: Fundação Odebrecht, 1994, p. 45.

hegemonia da memória escrita”¹⁸, pois transcreveram para o papel suas experiências vividas e essas puderam ser lidas e sentidas por muitos outros.

Figura 3.



Saudação Lacrimosa dos Índios Tupinambás. LÈRY, Jean de. Viagem à Terra do Brasil. São Paulo: Livraria Martins Editora, 1950.

Durante os séculos seguintes, os impérios colonialistas fecharam as fronteiras de suas terras além-mar aos viajantes estrangeiros, possíveis “espiões” de seus países de origem. Os relatos então disponíveis passaram a ser de funcionários reais, portugueses a serviço da Coroa¹⁹, numa tentativa de descrever e registrar cartograficamente as riquezas naturais da colônia. Engenheiros cartógrafos²⁰ eram destacados junto aos comandos militares das fronteiras para elaborarem cartas e mapas para a metrópole. Referente a esse período no

¹⁸ HOLZER, 2000. p. 115

¹⁹ Guilhermino César (1969) refere-se a cidadãos de origem portuguesa, sem vínculo institucional, contratados pela Coroa para participar de determinadas expedições.

²⁰ Destaque para as expedições demarcatórias dos Tratados de Madri e de Santo Ildefonso.

Rio Grande do Sul, é fundamental a contribuição de Guilhermino César, que reuniu em seu livro *“Primeiros Cronistas do Rio Grande do Sul: 1601-1801”*, relatos, cartas e informações, de viajantes ou funcionários reais a cerca do território rio-grandense. Segundo o autor, nessa obra há um destaque para os *“homens de guerra”* sobre os *“homens de paz”*, pois *“a implantação de um estilo de vida luso-brasileiro, nesta extremidade, exigiu esforço continuado”* dos portugueses, em conflitos constantes com os espanhóis pela posse da terra e a expansão das fronteiras²¹.

Na segunda metade do século XVIII, os impérios português e espanhol celebraram os Tratados de Madri (1750) e de Santo Ildefonso (1777) redesenhando os limites de seus territórios. Nos dois momentos, ambos os lados organizaram conjuntamente expedições demarcatórias que contaram com a presença de militares e de engenheiros-cartógrafos e percorreram o interior do continente, estabelecendo os marcos de fronteira. Em consequência dessas campanhas, esses homens apresentaram a seus governos minuciosos relatórios, importantes pelo registro de dados relativos ao relevo, à hidrografia, à flora e à fauna, aos povos indígenas encontrados nas regiões levantadas. Esses relatos de cunho oficial são importantes fontes para o conhecimento da região durante aquele período. Entre esses se destacam os relatos de Manuel Martins dos Santos²², que acompanhou o General Gomes Freire nas demarcações do Tratado de Madri, o de Francisco João Roscio²³, que chefiou uma das divisões que levantou os marcos de divisa do Tratado de Santo Ildefonso e o de José de Saldanha, com o seu *“Diário Resumido”*²⁴.

Neste período, um novo tipo de viajante surgiu imbuído do espírito do Iluminismo, em busca de conhecimento científico ou motivado por questões econômicas. Era necessário conhecer, descrever e relatar. Horácio Capel²⁵ diz que nesse momento em que predominava o Iluminismo era inconcebível a um sábio não estar em movimento, pois para

²¹ CÉSAR, Guilhermino. Primeiros Cronistas do Rio Grande do Sul: 1601-1801. Porto Alegre: Faculdade de Filosofia/UFRGS, 1969. P. 12

²² CÉSAR, Guilhermino. Primeiros Cronistas do Rio Grande do Sul: 1601-1801. Porto Alegre: Faculdade de Filosofia/UFRGS, 1969. P. 146.

²³ CÉSAR, Guilhermino. Primeiros Cronistas do Rio Grande do Sul: 1601-1801. Porto Alegre: Faculdade de Filosofia/UFRGS, 1969. P. 158. Sobre Francisco João Roscio (1733-1805), este nasceu na Ilha da Madeira, engenheiro cartógrafo, participou de expedições pelo interior do Rio Grande do Sul para demarcação de fronteiras. Seu *“Compêndio Noticioso do Continente do Rio Grande de São Pedro”*, enviado ao rei em 1780, é um detalhado relatório com a descrição geográfica do território, tendo sido utilizado pela Comissão dos limites do Tratado de Santo Ildefonso. São de sua autoria uma série de plantas, planos e mapas da região. Chegou a assumir interinamente o governo da capitania em 1801. (BARRETO, Abeillard. Bibliografia Sul Rio-Grandense: A contribuição portuguesa e estrangeira para o conhecimento e a integração do Rio Grande do Sul. Rio de Janeiro: Conselho Federal de Cultura, 1976. P.1154)

²⁴ SALDANHA, José de. Diário Resumido, e Histórico ou Relação Geográfica das Marchas e Observações Astronômicas, com Algumas Notas sobre a História Natural, do País. IN: Anais da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro. Vol. LI. Rio de Janeiro: Ministério da Educação e Saúde – Serviço Gráfico, 1938.

²⁵ CAPEL, H. Filosofia y Ciencia em la Geografía Contemporánea. Barcelona: Ed. Barcanova, 1983

conhecer era necessário ver com seus próprios olhos. Em seu artigo, Lahuerta²⁶ cita Sérgio Buarque de Holanda “*A Visão do Paraíso*”, ao afirmar:

“que a geografia moderna nasce dessa necessidade, de ver e apreender os lugares distantes, de realizar uma “ação fora dos espaços familiares”, visando torná-los conhecidos. Ela nasce, portanto, do encontro com o outro. As próprias colônias são também fruto deste encontro e vão suscitar uma série de relatos, ainda fantásticos (uns mais, outros menos) que tentam traduzir as novas experiências”.

As expedições científicas do final do século XVIII tiveram o aval da própria Coroa, com o objetivo de conhecer e mapear a diversidade e as riquezas naturais da colônia, pois para explorá-la era necessário ter um inventário completo de suas potencialidades. A História Natural estava em alta na Europa e serviu para dar a esse objetivo político um cunho científico e racional. A Universidade de Coimbra e a Academia de Ciências de Lisboa incentivavam essas pesquisas, tanto que o italiano Domingos Vandelli, professor da Universidade de Coimbra, escreveu uma dissertação²⁷ na qual dispunha as orientações para que os viajantes relatassem o seu périplo dentro de padrões científicos. Assim seria possível reproduzir na Europa a diversidade das colônias, foi a época de fundação dos Jardins Botânicos e Museus, que permitiram aos europeus conhecer a fauna e a flora exuberante dos trópicos. A função desse viajante naturalista era, portanto, registrar, coletar, armazenar, enviar os exemplares para o desfrute dos seus conterrâneos. Ao mesmo tempo esse guia científico de Vandelli permitiria que outros cientistas reconstituíssem seu caminho, atentando, talvez para detalhes despercebidos. Criava-se nas palavras de Schiavenatto²⁸, “*uma geografia imaginativa do império*”.

Ainda em relação aos interesses portugueses nas colônias, a própria Academia, através de seu fundador Correia da Serra²⁹, era incentivadora da História Natural. Correia escreveu na introdução de seu trabalho:

“O primeiro passo de uma nação, para aproveitar suas vantagens, é conhecer perfeitamente as terras em que habita, o que em si encerram, o que de si produzem, o

²⁶ LAHUERTA, Flora Medeiros. Viajantes e a construção de uma idéia de Brasil no ocaso da colonização (1808-1822) in: Scripta Nova - REVISTA ELECTRÓNICA DE GEOGRAFÍA Y CIENCIAS SOCIALES. Vol. X, núm. 218 (64) Barcelona: Universidad de Barcelona, agosto de 2006. www.ub.es/geocrit/sn/sn-218-64.htm

²⁷ “Viagens Filosóficas ou dissertação sobre as importantes regras que o filósofo naturalista nas suas peregrinações deve principalmente observar, 1799” ACL, Série Vermelha, MN. 405. apud. SCHIAVENATTO, Iara Lis. Imagens do Brasil: entre a natureza e a história. In: JANCSÓ, Istvan (org.). Brasil: Formação do Estado e da Nação. São Paulo: Fapesp/ Hucitec/ Unijui, 2003.

²⁸ SCHIAVENATTO, 2003, p. 609.

²⁹ José Francisco Correia da Serra (1751-1823) nasceu em Portugal. Estudou na Itália, ordenou-se sacerdote e de volta ao país de origem, foi um dos fundadores da Academia Real das Ciências de Lisboa, desenvolvendo uma intensa atividade de organização dos programas, promoção da investigação científica e de publicação de textos científicos. Em 1786, emigrou para a França e, mais tarde foi viver na Inglaterra. (www.instituto-camoes.pt/cvc/ciencia/p11.html)

*de que são capazes. A História Natural é a única ciência que tais luzes pode dar; e sem um conhecimento sólido desta parte, tudo se ficará devendo aos acasos, que raras vezes bastam para fazer a fortuna e riqueza de um povo*³⁰.

Como se vê era grande a preocupação da intelectualidade portuguesa e do próprio governo com o destino econômico da colônia, uma vez que a mineração estava entrando em processo de decadência. Daí decorria a importância das viagens e do seu relato escrito dentro dos mais rigorosos padrões científicos. Tiveram destaque, nesse período, naturalistas brasileiros e portugueses como Manuel Arruda Câmara³¹, Alexandre Rodrigues Ferreira³², Baltasar da Silva Lisboa³³, entretanto não se encontram referências da passagem desses pesquisadores por Porto Alegre.

Os escritos desses intelectuais foram posteriormente impressos e distribuídos pela Coroa aos habitantes da colônia, com o intuito de instruí-los sobre práticas agrícolas, visando o aumento da produção, mas muitas autoridades reclamavam que não eram bem aceitos pelos fazendeiros, pois esses acreditavam que os portugueses interferiam no seu dia-a-dia e não conheciam suficientemente a realidade local. Apesar disso, para Schiavenatto, essas viagens permitiram um trânsito de informações ou, no dizer da autora “*um circuito e uma sociabilidade*”, envolvendo várias instâncias na metrópole, através do Estado, da Universidade e da Academia, e nos governos locais, através da participação dos administradores e dos funcionários. Uma das solicitações dos sábios era a remessa de exemplares e para tanto, os nativos deveriam estar atentos às recomendações para uma perfeita embalagem e remessa de produtos, a fim de que não houvesse danos durante o transporte à Europa. Comprovando essa afirmação, a ata da sessão de 5 de agosto de 1796 da Câmara Municipal de Porto Alegre registrou a abertura de ofício do

³⁰ CORREIA DA SERRA apud Schiavenatto, 2003, p.608.

³¹ Manuel Arruda Câmara (1572-1811), brasileiro, nascido na Paraíba. Estudou Filosofia em Coimbra e medicina em Paris. De volta ao Brasil, realizou expedições científicas no nordeste brasileiro, nas quais fez levantamentos [mineralógicos](#), [botânicos](#) e [zoológicos](#). Enciclopédia Encarta -2000

³² Alexandre Rodrigues Ferreira (1756-1815), nascido na Bahia. Em 1777, a rainha portuguesa D. Maria I nomeou como “o primeiro naturalista português”, encarregado da expedição científica denominada “*Viagem Filosófica*”, que complementou a Comissão de Demarcação de Limites entre as fronteiras dos domínios de Portugal na América. Sua função básica seria descrever todos os seres dos três reinos da natureza (mineral, animal e vegetal) encontrados na Amazônia Brasileira e parte da Bacia do Rio Paraguai (de modo que os limites dos domínios portugueses não se confundissem posteriormente com os dos vizinhos espanhóis). De volta a Portugal, foi surpreendido pela invasão napoleônica, enquanto preparava o material coletado. Até os dias de hoje, sua obra não foi publicada na totalidade. <http://www.filologia.org.br/soletras/11/13.htm>

³³ Baltasar da Silva Lisboa (1761-1849) estudou Direito na Universidade de Coimbra. No Brasil, ocupou diversos cargos públicos, foi ouvidor da comarca de Ilhéus (Baía), conservador das matas desta região, e sócio da Academia Real das Ciências de Lisboa e do Instituto Histórico e Geográfico do Brasil. Seu nome está ligado à Botânica e à defesa das matas brasileiras, sua obra, dedicada ao príncipe D. João descreve as madeiras, com desenhos das mesmas. http://purl.pt/102/1/representacao/fauna/representacao_fauna_thumb_8.html

*“Governador datada a 19 de julho do presente sobre mandar-se ao Ilmo. Sr. Vice-Rei do Estado, plantas, animais, aves, insetos, peixes, pedras e conchas em que se observe alguma singularidade, acompanhado tudo de uma relação em que se declare os seus nomes, virtudes, propriedades, e lugares donde são extraídos.”*³⁴

Assim havia *“um trânsito de memórias, objetos, coleções, exploradores, letrados, instruções, que iam e vinham pelos mares, reordenando a compreensão da natureza.”*³⁵

Dentro deste espírito científico existente no final do século XVIII, Kury³⁶ afirma que a figura do viajante era menos importante, pois na realidade esse estava munido de instruções de viagens confiáveis e essas ao serem publicadas deveriam ser compreendidas por outros naturalistas. Para ela *“o viajante-naturalista do século XIX parece não ter hesitado entre considerar a irreprodutibilidade de sua experiência e entre fornecer registros fiéis do que viu, ouviu e sentiu”*.

Para o viajante ilustrado desse período, a viagem era como uma espécie de aprendizado; era uma oportunidade de contato direto com um outro mundo, em que a experiência conduzia ao conhecimento. Segundo Süssekind, esse aprendizado era também autoconhecimento, pois as próprias condições adversas da viagem levavam o indivíduo a testar a sua resistência e a sua capacidade de trabalho. E, muitos colocaram em seus diários essas experiências, que acabaram convertendo o itinerário geográfico *“numa espécie de inventário do tempo também”*.³⁷ Foi o caso de Saint-Hilaire, que em algumas passagens do seu diário reclamava do tédio e da monotonia da viagem.

Com a vinda da família real para o Brasil (1808) e a abertura dos portos brasileiros, a colônia perdeu esse status, tornando-se a sede do governo português e abrindo-se para o estrangeiro. Os viajantes europeus receberam permissão para percorrer o seu interior, com expedições científicas patrocinadas pelo governo português, por governos estrangeiros e até mesmo por empresários capitalistas ávidos em conhecer as potencialidades do Brasil. Conhecer não somente com intuito científico, mas também visando à exploração de suas riquezas. Segundo Seco³⁸

“comerciar, fazer ciência e literatura, coletar peças para museus, identificar fontes naturais exploráveis e mercados para os produtos europeus passaram do âmbito

³⁴ Livros de Atas da Câmara Municipal de Porto Alegre. 1.2.1. 1794-1804. AHMV. P. 60.

³⁵ SCHIVENATTO, 2005. p.612

³⁶ KURY, Lorelay. Viajantes-naturalistas no Brasil oitocentista: experiência, relato e imagem. In: História, Ciências, Saúde — Manguinhos, vol. VIII (suplemento), 863-80, 2001. www.scielo.br/pdf/hcsm/v8s0/a04v08s0.pdf

³⁷ SÜSSEKIND, Flora. O Brasil não é longe daqui: o narrador, a viagem. São Paulo: Companhia das Letras, 2006. P. 110

³⁸ SECO, Ana Paula. História da educação no Brasil: O olhar dos viajantes britânicos sobre a educação (1808 - 1889). São Paulo, UNICAMP/Faculdade de Educação, 2004. (dissertação de mestrado) P. 12.

particular para interesses dos Estados Nacionais, convergindo para um mesmo projeto.”

Os interesses das elites nacionais mesclaram-se com os interesses do Estado, portanto havia um apoio formal do Estado às expedições científicas ou a viajantes solitários através das Instituições de Ciência, que forneciam cartas de apresentação aos exploradores patrocinados por particulares.

Nesse período, inúmeras foram as expedições científicas e artísticas que chegaram ao Brasil, algumas organizadas pelo próprio governo português, como a Missão Artística Francesa (1816), que reuniu pintores acadêmicos franceses, para trabalharem na Corte portuguesa no Brasil. Nessa missão engajou-se o artista Jean Baptiste Debret³⁹, que através de seus desenhos e aquarelas, traçou um panorama da natureza, da população e da cultura brasileira que conheceu. Segundo escreveu em sua obra “*Viagem Pitoresca e Histórica ao Brasil*”⁴⁰, o artista teria passado pelo Rio Grande do Sul, acompanhando D. Pedro I à Província e, nessa ocasião, pintou aquarelas cujos temas eram as charqueadas, o abate de gado, paisagens rurais, povoados e vilas do Rio Grande do Sul, entretanto pouco se conhece sobre a sua possível estada em Porto Alegre⁴¹. Entretanto alguns estudiosos, como Jaelson Bitran Trindade⁴², questionam esta viagem ao sul. Segundo Trindade, o pintor teria utilizado esboços e informações de outros viajantes, em especial de Friedrich Sellow, botânico polonês, para compor suas pinturas.

Outras expedições de caráter científico foram as realizadas por Johann von Spix, Carl von Martius, Johann Emmanuel Pohl, Auguste Saint-Hilaire, que percorreram regiões do país coletando, classificando, registrando a natureza exótica e prevendo as possibilidades de cada lugar.

³⁹ Jean Baptiste Debret (1768-1748) Nasceu na França, pintor, iniciou sua vida artística como discípulo de Jacques-Louis David. Veio para o Brasil em 1816, integrando a Missão Artística, contratada pelo governo de D. João. Ficou no país até 1831, dedicando-se à pintura e ao magistério. Realizou expedições, nas quais aproveitava para pintar a paisagem, a população e o pitoresco. (Enciclopédia Encarta -2000)

⁴⁰ DEBRET, Jean Baptiste. *Viagem Pitoresca e Histórica ao Brasil*. São Paulo/Belo Horizonte: Edusp/Itatiaia, 1976.

⁴¹ Existe uma aquarela atribuída a Debret, intitulada “*Negros na Igreja do Rosário em Porto Alegre*”, pertencente ao Museu Chácara do Céu, em Santa Tereza, Rio de Janeiro, administrado pela Fundação Castro Maya.

⁴² TRINDADE, Jaelson Bitran. *Viajante Imaginário*. In: *Revista de História da Biblioteca Nacional*. N°28. Rio de Janeiro: Associação dos Amigos da Fundação Biblioteca Nacional, 2008. p.70-75.

Figura 4



O Rei Congo na Igreja do Rosário em Porto Alegre, J. B. Debret, 1828, Acervo do Museu Chácara do Céu, Fundação Castro Maya.

Nesse período ainda pode-se situar as viagens de especialistas, como o mineralogista Eschwege, que veio com o apoio da Coroa para levantar os recursos minerais do Brasil; militares, como os prussianos Leithold e Raugo. Vieram, também, viajantes vinculados à burguesia comercial inglesa e francesa, como John Luccock, Koster e Tollenare. Seus escritos fazem referências às potencialidades econômicas do Brasil, sendo que muitos deles centralizaram seu olhar na vida urbana, analisando as instituições e o momento político do país.

Alguns desses viajantes realizaram suas expedições de maneira solitária, percorrendo o interior e contando com o apoio da população, que fornecia guias, cavalos, mantimentos, como foi o caso de Saint-Hilaire, que frequentemente referiu-se aos serviços contratados entre os brasileiros, nem sempre de maneira elogiosa. Outros percorreram seu trajeto em grupos, contando com integrantes detentores de diferentes saberes. Nesses casos era importante a presença de um artista, podendo ser o próprio naturalista, cuja função era registrar visualmente aquilo que estava sendo descoberto: flora, fauna, paisagens, como foi o

caso da expedição de von Martius (1818), que levou consigo o pintor Thomas Ender ou do pintor Rugendas, que acompanhou a expedição de von Langsdorf (1825).

Com a independência, continuaram as viagens, incentivadas pelo governo e pela Imperatriz D. Leopoldina, que dera apoio especial aos seus conterrâneos alemães, alguns vindos com o seu séqüito, quando do casamento real, como o príncipe von Wied-Neuwied, João Emanuel Pohl, João Natterer, Carlos von Martius e João Spix. Assim, solitários ou não, com apoio oficial ou de particulares ou com seus próprios recursos, viajantes percorreram, durante a primeira metade do século XIX, o território brasileiro imbuídos do espírito cientificista.

Durante esse período, soldados alemães foram contratados por D. Pedro I para integrar o Exército Imperial e lutar na Cisplatina. Alguns desses indivíduos deixaram suas impressões sobre o país e a viagem escritas em memórias e diários, sendo que muitas chegaram a ser publicadas na Europa. Alguns desses homens eram rudes, como Carl Seidler, e haviam viajado ao Brasil em busca do Eldorado, mas ao se verem frustrados com os infortúnios das campanhas militares, mostraram-se amargos e críticos frente aos costumes e às experiências vividas no país. Mas esse negativismo deve ser creditado à sua visão de mundo, ao seu “olhar” europeu, que não estava preparado a perceber e aceitar um mundo, com um ritmo diferente daquele experimentado em seu país de origem. Outros soldados possuíam uma cultura aprimorada, como Samuel Kerst e Heinrich Belmann, mais interessados nos aspectos naturais. Já o belga A. Baguet, chegou ao país como secretário de uma missão diplomática, mas aqui ficou, ocupando a função de professor de línguas das princesas imperiais, filhas de D. Pedro II.

Desde Marco Pólo, das grandes navegações e da descoberta do Novo Mundo, viajantes percorrem as terras conhecidas e desconhecidas, deixando seus relatos de viagem. Qual a motivação desses homens para esses empreendimentos de alto risco, nos quais não se tinha certeza do seu final? Se esses motivos podem ser arrolados como a aventura, o conhecimento científico, o contato com o “outro”, a ganância e a busca de riquezas; pode-se afirmar que a elaboração de um relato de viagem, seja ele um diário, uma memória científica, uma crônica, acompanhados ou não de ilustrações, ajudou a despertar o interesse europeu pelo Novo Mundo. O advento da imprensa e a difusão desses escritos criaram uma demanda acentuada por esse tipo de leitura; o Iluminismo do século XVIII impôs um novo padrão a esses registros de viagem, tornando-os mais científicos, mais didáticos, tentando reproduzir uma natureza desconhecida. Os viajantes analisados nesse trabalho são aqueles que em seus caminhos cruzaram por Porto Alegre, durante a primeira metade do século XIX,

permanecendo na cidade durante alguns dias, meses ou mesmo anos, mas que acima de tudo deixaram seu registro escrito sobre a cidade, o que a tornou conhecida pelos europeus.

1.2. Viajantes em Porto Alegre

Porto Alegre, capital da capitania de São Pedro do Rio Grande do Sul, que ganhou status de Província após a Independência⁴³, foi visitada por inúmeros viajantes ao longo de sua curta existência.⁴⁴ Os primeiros que aí chegaram, ainda no século XVIII, eram funcionários reais ou estavam a serviço da Coroa, como relatam Noal e Franco⁴⁵ em sua obra na qual realizaram um levantamento dos viajantes que estiveram em Porto Alegre, transcrevendo passagens de seus relatos que se referem à cidade.

Entre esses primeiros viajantes podemos citar o genovês Miguel Ângelo de Blasco, que acompanhou os trabalhos de demarcação o Tratado de Madri (1750) e realizou vários mapas e plantas, reproduzindo a bacia do Rio Jacuí e fazendo uma pequena descrição do Porto de Viamão, antigo denominação de Porto Alegre. Assim, também, o engenheiro militar e geógrafo Francisco João Roscio descreveu sucintamente o povoado de Porto Alegre, enquanto realizava os trabalhos de demarcação relativos ao Tratado de Santo Ildefonso. O General Johann Heinrich Böhm esteve na cidade (1775), por ocasião da campanha de expulsão dos espanhóis da Ilha de Santa Catarina, pois o local era a concentração das tropas reais, seus escritos possuem caráter burocrático. Assim também eram militares Domingos Moniz Barreto e Sebastião da Câmara, que escreveram sobre a capitania, incluindo a capital Porto Alegre. Eram funcionários reais Sebastião Bettamio e Domingos Marques Fernandes e relataram ao governo real a situação da capitania e de sua capital. Todos esses citados percorreram e deixaram seus escritos durante o século XVIII, época que Porto Alegre, apesar de sede do governo da capitania, ainda era uma pequena povoação.

No período de 1800 a 1850, foco do presente estudo, Porto Alegre foi visitada por estrangeiros, que deixaram suas impressões em relatos de viagens, memórias, cartas.

⁴³ A Carta Régia, de 19/09/1909, elevou o Rio Grande de São Pedro à condição de Capitania Geral. CÉSAR, Guilhermino. *História do Rio Grande do Sul (período colonial)*. 2ª ed. Porto Alegre: Globo, 1980.

⁴⁴ A ocupação de Porto Alegre acontece tardiamente se comparada a outras capitais brasileiras, quando em 1752 chegam ao local os primeiros casais açorianos, segundo Coruja Filho. Em 1772, ganhou o status de freguesia, e, no ano seguinte passou a sediar a Câmara da Vila do Rio Grande de São Pedro.

⁴⁵ NOAL, Valter Antonio; FRANCO, Sérgio da Costa. *Os viajantes olham Porto Alegre: 1754-1890*. Santa Maria,RS: Anatterra, 2004.

Conforme levantamento feito por Noal e Franco, têm-se 15 registros de relatos de viagens, alguns deles inéditos em língua portuguesa. Os autores tiveram como base inicial o trabalho de Abeillard Barreto, que foi pioneiro nessa pesquisa bibliográfica, com sua *Bibliografia Sul Rio-Grandense* (1973), para depois buscarem outros registros no exterior. Entretanto entre os nomes citados pelos autores, consideramos que o de Antônio José Gonçalves Chaves não possui o perfil característico de um viajante desse período, pois chegou ao Rio Grande e logo se estabeleceu com uma charqueada, tornando-se um próspero comerciante, inclusive com assento no Conselho Geral da Província (1828).

Guilhermino César, em sua obra *“História da Literatura do Rio Grande do Sul”*⁴⁶, menciona cronistas, historiadores e viajantes que escreveram sobre o Rio Grande do Sul, entre o século XVIII e a primeira metade do século XIX. Além dos viajantes já conhecidos como John Luccock, Saint-Hilaire, Arsène Isabelle e Nicolau Dreys, refere-se a John Mawe, como um dos visitantes da capitania. Esse inglês escreveu sucintamente sobre o Rio Grande, parecendo ter estado aqui de passagem. Traçou um rápido panorama econômico incorrendo em alguns enganos, como ao chamar de capital a cidade do Rio Grande.⁴⁷

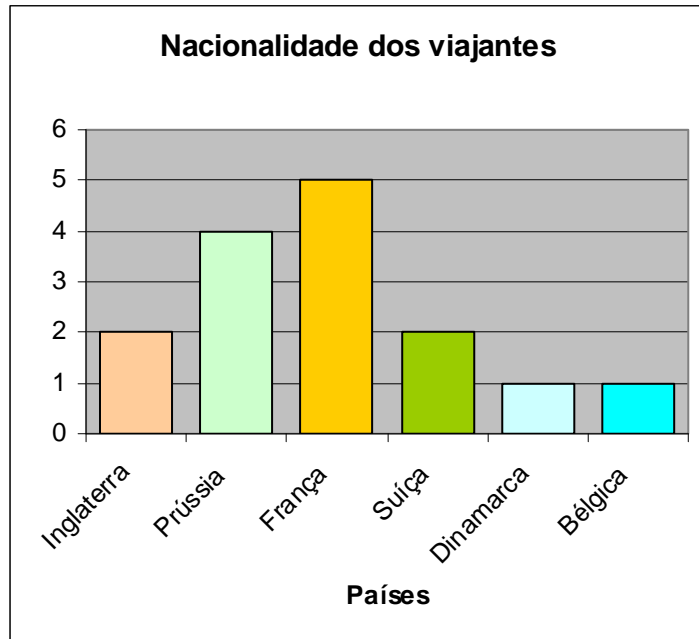
Guilhermino César cita, entretanto, outros textos de historiadores que escreveram sobre o Rio Grande do Sul, como José Feliciano Fernandes Pinheiro, o Visconde de São Leopoldo, que foi governador da Província e escreveu os *“Anais da Província de São Pedro do Rio Grande do Sul”*. Assim como Gonçalves Chaves não possui o perfil de um viajante, mas pode ser considerado um dos primeiros historiadores da província.

Os viajantes desse período vieram de diferentes países: Inglaterra, Suíça, Prússia, Bélgica, Dinamarca e França, em maior número. (ver figura 5) Deve-se observar que as nações e fronteiras européias daquele período eram diferentes das atuais, assim a antiga Prússia englobava os territórios que hoje fazem parte da Alemanha e da Polônia.

⁴⁶ CÉSAR, Guilhermino. História da Literatura do Rio Grande do Sul. Porto Alegre: Editora Globo, 1971. p.129-138

⁴⁷ O texto referido por Mawe é o seguinte *“Os arredores da capital são desagradáveis, cercados de areia e dunas de tamanho respeitável, formadas pelo vento, que precipita a areia em várias direções, tornando-as semi-endurecidas, a ponto de parecerem estratificadas.”* Nesse texto fica claro que o autor refere-se a Rio Grande, uma cidade litorânea e, não a Porto Alegre. MAWE, John. Viagem ao interior do Brasil. Principalmente aos distritos do ouro e dos diamantes. Rio de Janeiro: Zelio Valverde, 1944. P. 299.

Figura 5



Dados Brutos: NOAL, Valter Antonio; FRANCO, Sérgio da Costa. Os viajantes olham Porto Alegre: 1754-1890. Santa Maria: Anatterra, 2004.

Não foram muitos os viajantes que chegaram a Porto Alegre, se comparados com aqueles que desembarcavam na capital, Rio de Janeiro ou mesmo na Ilha de Santa Catarina, para seguir destino aos sertões desconhecidos. As naturais dificuldades do trajeto, seja por terra ou pelo mar, contribuíram para que este número não fosse grande. O porto de Rio Grande, com seus ventos traiçoeiros e sua barra instável, fez com que poucos aqui desembarcassem. E, o difícil trajeto para Porto Alegre também impunha barreiras para que aqui chegasse um fluxo contínuo de visitantes, afinal a navegação através dos baixios da Lagoa dos Patos ou os severos caminhos por terra até a capital desanimava até os mais corajosos.

Porto Alegre era uma capital relativamente jovem, sua ocupação datava da segunda metade do século XVIII, e seu porto fluvial, apesar de protegido, não possuía calado para receber navios de maior calado, como eram as embarcações que vinham da Europa. O fluxo de navios restringia-se a pequenas embarcações que faziam a rota entre Rio Grande e a capital. Assim, os viajantes estrangeiros, na maioria dos casos desembarcavam em Rio Grande para prosseguir viagem, ou mesmo faziam outras rotas por terra, como Saint-Hilaire, Arsène Isabelle, Nicolau Dreys, Carl Seidler, entre outros.

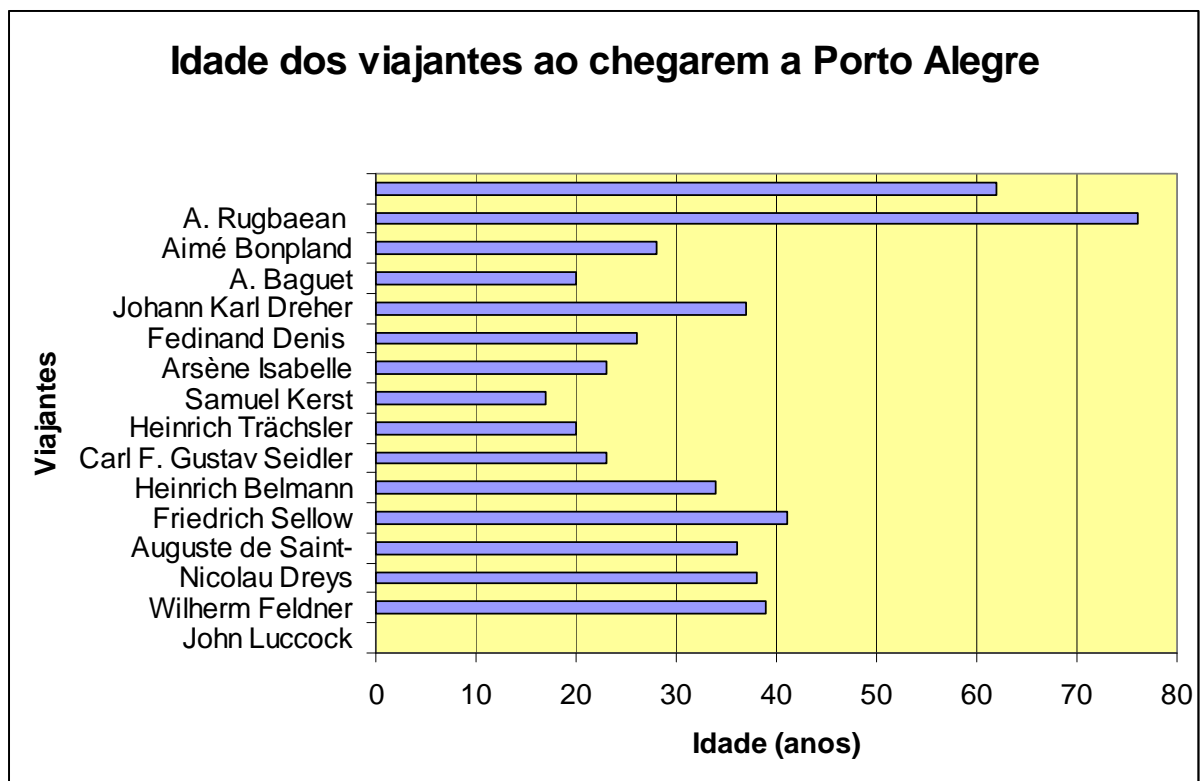
Entretanto, seus destinos eram muito mais amplos do que a simples visita à cidade. Porto Alegre representava para a maioria um ponto de apoio a uma expedição pelo interior da Província, sem contar que outros já haviam percorrido vastas regiões do Brasil.

Mas, não deixaram de relatá-la em seus escritos, descrevendo-a em seus aspectos físicos, como a localização geográfica e a sua natureza, bem como nos aspectos humanos, com seus habitantes e seus costumes; sem deixar de comentar sobre as condições urbanas de Porto Alegre. Entretanto será sempre inevitável a comparação com o seu mundo conhecido, a cidade e seus habitantes não escaparam aos comentários que a relacionaram a experiências vividas por esses europeus, a preconceitos e a uma visão de mundo europeizada, da qual ficava difícil desvincular-se.

Esses viajantes eram solteiros em sua maioria, realizaram as viagens solitários ou no máximo, acompanhados por guias ou serviçais. Alguns vieram estabelecer-se na região, como Nicolau Dreys e Aimé Bonpland, e, para tanto, trouxeram suas famílias, mas não fizeram mencionar em seus relatos de estarem acompanhados por esposas ou familiares.

Comparando-se as datas de nascimento com o período em que estiveram em Porto Alegre, conclui-se que a maioria era jovem, especialmente os mercenários recrutados para o Exército Imperial, cuja idade média era em torno de 22 anos. (ver figura 6)

Figura 6



Dados Brutos: NOAL, Valter Antonio e FRANCO, Sérgio da Costa. Os viajantes olham Porto Alegre: 1754-1890. Santa Maria: Anatterra, 2004.

Os naturalistas eram de idades variadas, alguns jovens, como Isabelle, que chegou a Porto Alegre com apenas 26 anos, no extremo oposto, Aimé Bonpland visitou a cidade com 76 anos, após muitos anos de estada na América, tendo nos últimos anos vivido na Vila de São Borja, e, ainda A. Rugbaean, provável pseudônimo do inglês James Dixon⁴⁸, que possuía 62 durante sua estada em Porto Alegre. A maioria estava na faixa dos 30-40 anos. Conclui-se, assim que os aventureiros e mercenários saíam cedo do seu país natal em busca de aventura, de riqueza, de um futuro longe das dificuldades enfrentadas na Europa. Já os naturalistas passavam por uma formação científica em centros acadêmicos ou até mesmo autodidatas para depois sair em viagens, conhecendo, coletando, etiquetando e descrevendo suas descobertas.

Analisando o período de sua estada na cidade pode-se afirmar que a maioria permaneceu em Porto Alegre, por menos de um ano, poucos ficaram dois anos ou mais. Outros tiveram duas ou mais passagens, que variavam de meses ou semanas, como foi o caso de Saint-Hilaire, Friedrich Sellow, Carl Seidler, entre outros, intervalo entre seus trajetos pelo interior da Província. Apesar desse curto período, suas impressões “classificaram” a cidade, julgando-a suja, com ruas mal calçadas, mas, ao mesmo tempo, elogiando o clima, o local, a natureza e a exuberância dos arredores da cidade.

As atividades destes viajantes e a motivação de suas viagens estavam correlacionadas às atividades profissionais desenvolvidas pelos mesmos. Agora já não eram os funcionários reais, apenas interessados em relatar as potencialidades econômicas da região para o governo colonial, eram eles cientistas-naturalistas, comerciantes ou militares. Os primeiros vieram imbuídos do espírito do cientificismo do final do século XVIII, para realizar expedições científicas, em busca de novas descobertas para a ciência. Os comerciantes possuíam interesses específicos nas possibilidades econômicas da Província ou chegaram até mesmo com o intuito de estabelecer-se. Estes possuíam uma visão mais urbana, seus relatos abordaram, também, aspectos do cotidiano e dos costumes da população. Os militares, nesse período, eram jovens estrangeiros recrutados pelo Governo Imperial, para lutar na Cisplatina, muitos sem uma profissão definida, que saíram de seu país premidos pela miséria e em busca de uma vida melhor. Estes escreveram, em suas memórias, passagens relativas às campanhas militares, mescladas com observações sobre o cotidiano, a natureza e os locais que percorreram.

⁴⁸ BARRETO, Abeilard. Bibliografia Sul Rio-Grandense: A contribuição portuguesa e estrangeira para o conhecimento e a integração do Rio Grande do Sul. Rio de Janeiro: Conselho Federal de Cultura, 1976. p.1168.

Esses viajantes escreveram sobre Porto Alegre, na sua passagem pela cidade. Mais abrangentes e relatando as experiências e as descobertas da viagem, as obras desses viajantes foram publicadas em seus países de origem e traduzidas ao longo do tempo para o português. Algumas foram publicadas logo após a chegada outras levaram mais tempo até serem descobertas e aceitas para impressão, como no caso de Saint-Hilaire que chegou ao conhecimento do público após sua morte. (ver tabela 1)

Ao longo dos séculos XIX e XX, relatos de parte desses viajantes foram traduzidos e publicados em português, entretanto nem sempre as traduções eram condizentes com o seu autor. Muitos textos sofreram cortes ou não eram publicados na sua integridade, cortando-se mapas ou gravuras que acompanhavam os originais, talvez para diminuir custos. Um desses casos foi o de Auguste Saint-Hilaire, cujo texto completo da “*Viagem ao Rio Grande do Sul*”, que incluía também a sua passagem pela Província Cisplatina, só foi publicado em 1887, na França, 34 anos após a sua morte, com 653 páginas, incluindo um mapa. Esta obra sobre o Rio Grande do Sul foi traduzida e publicada em parte no *Anuário do Estado do Rio Grande do Sul para o ano de 1913*, realizada por um tradutor anônimo e compreendia o período de 5 a 15 de junho de 1820, sem a continuação nos anos seguintes. A *Revista do Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Sul* publicou uma tradução parcial, feita por Adroaldo Mesquita da Costa, em capítulos entre os anos II e VI (1º trimestre de 1922 e 1º trimestre de 1926) da revista, compreendendo a primeira parte da viagem. Outra versão parcial da viagem foi publicada em 1935 pela Editora Ariel do Rio de Janeiro. A tradução foi feita por Leonam de Azeredo Penna e abrangeu as duas viagens ao Rio Grande do Sul e às Missões. Foi reeditada em 1939 pela Companhia Editora Nacional, fazendo parte da clássica *Coleção Brasileira*. Em 1974, a Editora da USP, juntamente com a Editora Itatiaia de Belo Horizonte incluiu na sua série de *Reconquista do Brasil*, o texto de Saint-Hilaire publicado em 1935. Estas traduções apenas incluíam a parte da viagem referente ao Rio Grande do Sul, havendo um corte no texto, quando se referia à sua passagem pelo atual Uruguai, e recomeçavam alguns meses depois, quando o autor retornava pelo Rio Uruguai. Somente em 1987, o mesmo Adroaldo Mesquita da Costa fez a tradução do texto completo, incluindo a passagem de Saint-Hilaire pela Cisplatina. A publicação foi da ERUS e de Martins Livreiro Editor e fazia parte da coleção *Estante Rio-grandense União de Seguros*. Em 2002, o Senado Federal através de sua gráfica, reedita o texto de 1987, na coleção “*O Brasil visto por estrangeiros*”. Entretanto em nenhuma dessas edições foi reproduzido o mapa que aparece na edição francesa de 1887.

Tabela 1. Obras publicadas pelos viajantes.

Nome	Obra na qual cita a cidade	edição original (A)	tradução (B)	(B-A)
Nicolau Dreys	<i>Notícia Descritiva da Provincia do Rio Grande de São Pedro do Sul, contendo, além da topographia physica e politica, e de hum ensaio de estatística local, informações sobre o estado actual da população, suas subdivisões, e sobre o character e costumes dos habitantes</i>	1839	1839	0
Auguste de Saint-Hilaire	<i>Voyage à Rio Grande do Sul</i>	1887	1913	26
Ferdinand Denis	<i>Brésil</i>	1844	1931	87
Carl Friedrich Gustav Seidler	<i>Dez anos no Brasil durante o reinado de D. Pedro e depois do seu destronamento.</i>	1835	1930	95
Wilherm Feldner	<i>Reisen durch mehrere Provizen Brasiliens (Viagens por várias Províncias do Brasil)</i>	1828	1937	109
Arsène Isabelle	<i>Viagem ao Rio Da Prata e ao Rio Grande do Sul</i>	1835	1946	111
John Luccock	<i>Notes on Rio de Janeiro, and the southern parts of Brasil; taken during a residence of trn years in that country, from 1808 to 1818</i>	1820	1935	115
Friedrich Sellow	Trecho de uma carta remetida ao Barão de Alstenstein.	1826	S/T
Heinrich Belmann	<i>Memórias de minha estadia e minhas viagens pelo Brasil nos anos de 1825 a 1831</i>	1833	S/T
Heinrich Trächsler	<i>Viagens, vicissitudes e aventuras tragicômicas de um suíço durante sua permanência nas diversas províncias sul americanas</i>	1839	S/T
Samuel Kerst	<i>Die brasilische provinz Rio Grande do Sul</i>	1832	S/T
Johann Karl Dreher	<i>Minha entrada na vida</i>	1890?	1988
A. Baguet	<i>Viagem ao Rio Grande do Sul</i>	1874	1997
Aimé Bonpland	<i>Diário de viagem de São Borja a Porto Alegre</i>	1858	S/T
A. Rugbaean (pseudônimo de James Dixon?)	<i>Transatlantic rambles; or, a record of twelvemonth's travel in he United States, Cuba, e the Brazils,</i>	1851	S/T

Dados Brutos: NOAL, Valter Antonio; FRANCO, Sérgio da Costa. Os viajantes olham Porto Alegre: 1754-1890. Santa Maria, RS: Anatterra, 2004.

Tabela 2. Síntese biográfica dos viajantes.

Nome	Local de nascimento	Local de morte	Nascimento morte	Chegada ao RS	Estada em Porto Alegre	Profissão	Obra na qual cita a cidade
John Luccock	Yorkshire, Inglaterra	Leeds, Inglaterra	1770-1826	1809	1809	comerciante	<i>Notes on Rio de Janeiro, and the southern parts of Brasil; taken during a residence of trn years in that country, from 1808 to 1818</i> , publicado em Londres, 1820.
Wilherm Feldner	Goschütz, Silésia (Polônia)	Adiça, Portugal	1772-1822	1810	1810	cientista, com curso de Mineralogia	<i>Reisen durch mehrere Provizen Brasiliens (Viagens por várias Províncias do Brasil)</i> , publicada em Liegnitz, 1828.
Nicolau Dreys	Nancy, departamento de Meurthe, França	Rio de Janeiro	1781-1843	1817-27	1817?-1827?	comerciante, emigrado político	<i>Notícia Descritiva da Provincia do Rio Grande de São Pedro do Sul, contendo, além da topographia physica e politica, e de hum ensaio de estatística local, informações sobre o estado actual da população, suas subdivisões, e sobre o caracter e costumes dos habitantes</i> , publicado em 1839, em língua portuguesa.
Auguste de Saint-Hilaire	Orléans, França	Turpinière, França	1779-1853	1820-21	1820-1821	cientista, naturalista	<i>Voyage à Rio Grande do Sul</i> , 35 anos após sua morte
Friedrich Sellow	Potsdam, Polônia	Rio Mucuri, Bahia	1789-1831	1821-1827	1823-1826	cientista, naturalista	Trecho de uma carta remetida ao Barão de Alstenstein.
Heinrich Belmann	Dinamarca	Elseneur, Dinamarca	1803-1866	1826-1828	1826	militar, mercenário	<i>Memórias de minha estadia e minhas viagens pelo Brasil nos anos de 1825 a 1831</i> , impresso em Copenhagen, 1833.
Carl Friedrich Gustav Seidler	Suíça	?	?	1827	1827-1828	militar, mercenário	<i>Dez anos no Brasil durante o reinado de D. Pedro e depois do seu destronamento.</i>
Heinrich Trächsler	Zürich-Predgern, Suíça	Paris, França	1811-1868	1828	1828	militar, mercenário	<i>Viagens, vicissitudes e aventuras tragicômicas de um suíço durante sua permanência nas diversas províncias sul americanas</i> , publicado em Zurich, 1839
Samuel Kerst	Prússia Oriental (Polônia)	Berlim	1804-1875	1827-?	1827-1831?	militar, mercenário cientista naturalista	<i>Die brasilische provinz Rio Grande do Sul</i> , publicado em Berlim, 1832.

Arsène Isabelle	Havre, França	Havre, França	1807-1888	1833-1834	1833	comerciante, cientista, naturalista	<i>Viagem ao Rio Da Prata e ao Rio Grande do Sul</i>
Ferdinand Denis	Paris, França	Paris, França	1798-1890	?	2ª metade da década de 1830	?	<i>Brésil</i> , publicado em Lisboa, 1844
Johann Karl Dreher	Vollmersbach, Alemanha	Porto Alegre	1820-1898	1840-1898	1840-1898	Emigrante	<i>Minha entrada na vida</i> , manuscrito
A. Baguet	Nivellles, Bélgica	Anvers, Bélgica	1817-1897	1845-1846	1845-1846	literato, professor	<i>Viagem ao Rio Grande do Sul</i> , publicado na Bélgica entre 1874 e 1875.
Aimé Bonpland	La Rochelle, França	Santana (hoje Bonpland, Província de Corrientes, Argentina)	1773-1858		1849	cientista, naturalista	<i>Diário de viagem de São Borja a Porto Alegre</i>
A. Rugbaean (pseudônimo de James Dixon?)	Inglaterra		1788-1871	1850	1850	pastor?	<i>Transatlantic rambles; or, a record of twelvemonth's travel in he United States, Cuba, e the Brazils</i> , publicado em Londres, 1851

Dados Brutos: NOAL, Valter Antonio; FRANCO, Sérgio da Costa. Os viajantes olham Porto Alegre: 1754-1890. Santa Maria, RS: Anatterra, 2004.

BARRETO, Abeilard. Bibliografia Sul Rio-Grandense: A contribuição portuguesa e estrangeira para o conhecimento e a integração do Rio Grande do Sul. Rio de Janeiro: Conselho Federal de Cultura, 1976.

1.3. Perfil biográfico dos viajantes da primeira metade do século XIX

1.3.1. John Luccock

John Luccock nasceu no interior da Inglaterra, na cidade de Yorkshire, em 1770. Chegou ao Rio de Janeiro, em 1808, como representante da firma *Lupton & Co.*, de Leeds. Como comerciante chegou ao país no momento em que a colônia abria-se ao mundo com a transferência da Corte e os tratados comerciais assinados com a Inglaterra, em 1808, permanecendo no país por 10 anos.

Nesse período percorreu o país, visitou o Nordeste, Minas Gerais e as Províncias do Sul, incluindo o Rio Grande. Com um bom nível cultural, foi um observador excelente e criterioso, além da natureza, da flora e da fauna, também se interessou em descrever a população e seus costumes. Fazendo-se a análise dos seus relatos, percebe-se a intenção de traçar um painel mais próximo da realidade que presenciava.

Segundo o autor;

*“(...) tive por fito dar uma descrição fiel do país, com suas vantagens, suas instituições e costumes falhos, não apenas para agradar o leitor, mas com alguma esperança de que possa resultar em que as primeiras venham a ter emprego mais sábio e que as últimas sejam melhoradas.”*⁴⁹

Entretanto, deixou claro em seu trabalho que veio ao Brasil motivado por interesses comerciais: *“uma pessoa de interesses especiais, como eu, tinha que estar muito particularmente atenta às perspectivas do comércio.”*⁵⁰

Ainda em 1808, voltou à Inglaterra, após promover um leilão de suas mercadorias, para retornar ao Rio de Janeiro, ainda no mesmo ano, com novos produtos, adequados ao mercado brasileiro. Assim sua obra pode ser vista como uma tentativa de analisar as condições e as potencialidades de um mercado que se abria ao exterior, sem esquecer de descrever e até mesmo emitir opiniões imparciais sobre o cotidiano da população, os acontecimentos políticos e a paisagem urbana e natural dos locais onde percorreu.

Sua obra *“Notas Sobre o Rio de Janeiro e partes meridionais do Brasil (1808-1818)”*, foi publicada dois anos após o seu retorno à Europa. Descoberta e traduzida para o português em 1942, foi reeditada em 1975 e 1983. Entretanto, expressou em certas passagens,

⁴⁹ LUCOCK, John. Notas sobre o Rio de Janeiro e partes meridionais do Brasil. Belo Horizonte: Editora Itatiaia, 1975. p. 20.

⁵⁰ Idem, 1975, p. 26

a visão do europeu, em especial, em relação aos maus hábitos e à postura dos habitantes, da falta de higiene e da indolência dos mesmos, sem poupar críticas ao comportamento das mulheres. Ao mesmo tempo, via com simpatia as melhorias promovidas no Brasil, em especial no Rio de Janeiro, promovidas com a vinda da Corte.

1.3.2. Wilhelm Feldner

Wilhelm Christian Gotthelf von Feldner nasceu em Goschütz, na Silésia, hoje Polônia, no ano de 1772. Na sua terra natal formou-se em Mineralogia, e, em seguida mudou-se para a cidade do Porto, para trabalhar na direção das minas de carvão da região. Transferido para o Brasil, juntamente com sua família, chegou ao Rio de Janeiro em 1810, tendo logo partido para o Rio Grande do Sul, com o objetivo de levantar as jazidas carboníferas da capitania.

Percorrendo, principalmente, o Vale do Jacuí, fez observações atentas, sobre os recursos minerais da região, em especial, o carvão, mas, também registrou anotações sobre a fauna, flora e aspectos físicos dos locais onde esteve.

Sua obra *“Reisen durch mehrere Provinzen Brasiliens”* (*Viagens por várias Províncias do Brasil*), foi publicada em 1828, após a sua morte, um relato do período em que percorreu o país, fazendo um relatório minucioso das possibilidades de exploração das suas riquezas minerais, além dos aspectos da flora e fauna.

Morreu em Adiça, Portugal, em 1822, após ter permanecido dez anos no Brasil, entre 1810 e 1820.

1.3.3. Nicolau Dreys

Nicolau Dreys nasceu em Nancy, departamento de Meurthey, em 1º de julho de 1781. Militar e funcionário público do governo francês de Bonaparte, exilou-se, após a queda do regime napoleônico, chegando ao Brasil, em 1817, com a família. No Rio de Janeiro, abriu uma firma comercial, para, no mesmo ano, trocar a capital por Porto Alegre, onde se estabeleceu entre 1817 e 1825. Percorreu as províncias do sul e a região de Buenos Aires. Em 1827 transferiu-se para Santa Catarina e, dois anos depois, estabeleceu-se em Iguape, São Paulo, onde permaneceu até 1837, quando retornou ao Rio de Janeiro.

Publicou *“Notícia Descritiva da Provincia do Rio Grande de São Pedro do Sul, contendo, além da topographia physica e politica, e de hum ensaio de estatística local,*

informações sobre o estado actual da população, suas subdivisões, e sobre o caracter e costumes dos habitantes”, em 1839, originalmente em língua portuguesa e na cidade do Rio de Janeiro pela Tipografia Imp. e Const. de J. Vileneuve e Comp. Na introdução, o autor dizia que retirou esse trecho de “*uma obra inédita muito mais extensa, resultado de vinte anos de observação sobre o Brasil meridional*”.

Na obra o autor destacou a Guerra Civil que assolou a Província do Rio Grande do Sul, iniciada em 1835. Descreveu a paisagem física e urbana, a população, seus usos e costumes, além de informações sobre os aspectos econômicos da região. Também fez uma descrição do gaúcho, que segundo Moacyr Flores⁵¹, que assinou a introdução da edição de 1990, “*não se confunde com o campeiro e nem com o contrabandista*”.

Nicolau Dreys morreu em 23 de janeiro de 1843, no Rio de Janeiro, sem retornar à sua terra natal.

1.3.4. Auguste Saint-Hilaire

Augustin-François-Cesar Prouvensal de Saint-Hilaire nasceu a 4 de outubro de 1779, em Órleans, na França. Interessado em História Natural, desde jovem revelou-se um autodidata.

Chegou ao Brasil em 1816, realizando viagens pelo interior do país, nas quais recolhia e catalogava espécimes vegetais, animais e minerais, além de registrar minuciosamente em seus diários as passagens de seu roteiro. As capitânicas de Rio Grande de São Pedro e a Cisplatina foram percorridas pelo naturalista entre 1820 e 1821. Esteve em Porto Alegre em dois momentos, quando da sua chegada ao Rio Grande do Sul, via terrestre através de Torres, ficando na cidade um mês, durante junho e julho de 1820. A sua segunda estadia na capital foi após percorrer o interior e a Cisplatina, de onde retornou em maio de 1821, para no mês seguinte partir para o Rio de Janeiro.

Após o retorno ao seu país, iniciou o grande esforço para organizar, catalogar, registrar o farto material que coletou e a escrever uma série de estudos, monografias e relatos de sua passagem pelo Brasil. Saint-Hilaire foi importante colaborador do Museu de História Natural de Paris e da Academia de Ciências da Paris. Sua obra “*Viagem ao Rio Grande do Sul*”, só foi publicada na cidade de Órleans, em 1887, 35 anos de sua morte. Anteriormente,

⁵¹ DREYS, Nicolau. Notícia Descritiva da Província do Rio Grande de São Pedro do Sul. Porto Alegre: Editora Nova Dimensão/EDIPUCRS. 1990. P. 9

ainda em 1824, fizera publicar um pequeno trecho de suas viagens, com suas impressões do país às vésperas da independência.

Segundo Barreto, seu trabalho sobre a viagem ao sul é a mais "*ordenada de suas descrições de viagem e ainda hoje, sob o ponto de vista do leitor, o manancial mais sadio e mais profundo para o estudo dos homens e das coisas rio-grandenses*".⁵² Além dos aspectos físicos, Saint-Hilaire descreveu sua viagem detalhadamente, suas impressões sobre a sociedade local, os usos e costumes da população, os aspectos cotidianos da viagem, suas dificuldades com as estradas, com a conservação dos exemplares coletados, com os guias e serviços que o acompanhavam.

Faleceu em Tupinière, na França, em 30 de setembro de 1853.

1.3.5. Friedrich Sellow

Friedrich Sellow nasceu em Potsdam, na Prússia, em 1 de maio de 1789. Na Europa estudou História Natural, trabalhou em Berlim, Londres e Paris, mantendo relações de trabalho com Alexandre von Humboldt, um dos mais ilustres naturalistas da sua época, e com Langsdorff, outro cientista de renome.

Entre 1815 e 1817, veio para o Brasil e na companhia do Príncipe von Wied-Neuwied e de Freyreiss realizou uma viagem pelo Espírito Santo e pelo sul da Bahia. Entre 1818 e 1820, viajou pelo Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais, juntamente com o etnólogo e naturalista Inácio von Alferts.

Em 1821, iniciou uma viagem pelo Rio Grande do Sul e pela Cisplatina, com a duração de quatro anos. Nessa ocasião coletou e registrou espécimes botânicos e zoológicos da flora e fauna da região, e exemplares minerais. Ao retornar passou pela Província de Santa Catarina e pelo Paraná com destino ao oeste e norte do país. Morreu afogado ao cruzar o Rio Mucuri, em 1831.

Seus escritos e anotações de viagem são considerados de grande valor científico e conservados em museus do Rio de Janeiro e de Berlim. Além dos registros da História Natural, dedicou-se à meteorologia e à astronomia, registrando suas observações durante as viagens. Assim devido ao seu convívio com o etnólogo Alferts, realizou os primeiros registros de vocábulos de grupos extintos que habitavam o território sulino.

⁵² BARRETO, Abeillard. *Bibliografia Sul Rio-Grandense: A contribuição portuguesa e estrangeira para o conhecimento e a integração do Rio Grande do Sul*. Rio de Janeiro: Conselho Federal de Cultura, 1976. P.1181

Sellow esteve em Porto Alegre em dois momentos de sua viagem. Primeiramente em 1823, permanecendo durante alguns meses, para seguir rumo ao interior. De retorno à capital em janeiro de 1825, empreendeu nova viagem em direção às Missões. O trecho que será analisado faz parte de uma carta, datada de 1826, cujo destinatário é o Barão de Altenstein.

1.3.6. Heinrich Belmann

Louis Heinrich Belmann nasceu na Dinamarca a 8 de outubro de 1803.

Em 1825 chegou ao Rio de Janeiro, como oficial contratado para servir no Exército Imperial. Em maio de 1826, desembarcou na província do Rio Grande de São Pedro, em caminho para a Cisplatina. Ficou na região por mais de dois anos, percorrendo, também o interior. Na sua estada em Porto Alegre, relatou seu encontro com o naturalista Sellow, o qual chamava pelo título de doutor.

Sua obra foi publicada na Dinamarca, em 1833. *“Memórias de minha estadia e minhas viagens pelo Brasil nos anos de 1825 a 1831”* conta a sua passagem pelo país e suas experiências como militar, dando atenção ao cotidiano da população, às paisagens e às dificuldades que encontrou nas suas andanças.

Morreu em Elsener, em sua terra natal, em 29 de abril de 1866.

1.3.7. Carl Seidler

Carl Friedrich Gustav Siedler era suíço-alemão, mas pouco se conhece de sua biografia. A partir de seu próprio relato esclareceu que veio para o Brasil com seus recursos, mesmo sabendo das contratações de soldados realizadas pelo Major Schaeffer para o Governo Imperial. Nos seus escritos deixou transparecer a animosidade que nutria contra a figura do Major.

Chegou ao Rio de Janeiro em fevereiro de 1826 e, durante a estadia na capital e, segundo seu testemunho, encontrara-se com o Imperador e a Imperatriz. Esta teria intercedido em seu favor, ao receber um posto de oficial no Exército em partida para a Cisplatina, o 27º Batalhão de Caçadores. Essa afirmação foi questionada pelo historiador

militar Paula Cidade, que afirmou não encontrar o seu nome entre os oficiais estrangeiros, que serviram naquela unidade.⁵³

Chegou ao Rio Grande do Sul, com o Batalhão, em 1827, de Rio Grande passaram por Pelotas e chegaram a Porto Alegre, onde ficaram por algum tempo até o início do deslocamento ao sul da província para enfrentar as tropas inimigas.

Sobre a cidade, suas observações voltaram-se para as questões econômicas, visitou a colônia alemã de São Leopoldo, recém fundada, e reconheceu a importância dos colonos no abastecimento de víveres para Porto Alegre. Ressaltou as dificuldades enfrentadas pelos seus conterrâneos no Brasil e criticou o governo imperial, pelo não cumprimento das promessas feitas pelo Major Schaffer aos emigrantes alemães.

Em sua viagem para o sul com o 27º Batalhão, descreveu a campanha militar, participando da Batalha do Passo do Rosário, opinando sobre a atuação do comando. Esse relato é interessante, pois mostra uma outra visão do conflito, apesar de ter sido criticado por Cidade, que na tradução do original contrapõe uma série de informações baseadas na documentação oficial.

Seidler esteve três vezes na capital e, após dois anos no sul, desligou-se do seu Batalhão e partiu para o Rio de Janeiro, através de Santa Catarina. Ao retornar à Europa publicou suas memórias “*Dez anos no Brasil durante o reinado de D. Pedro e depois do seu destronamento*”. Segundo, Cidade, o relato de Seidler, assim como os de outros mercenários, está repleto de “animosidades contra o Brasil”, pois esses emigrados vieram ao país em busca do Eldorado e essa esperança acabou frustrada. Entretanto, as passagens e considerações formuladas por seus autores possibilitam uma outra visão da realidade, a qual não estará vinculada ao “olhar” oficial.

1.3.8. Heinrich Trächsler

Heinrich Trächsler nasceu em Zürich-Predgner, na Suíça, em 2 de janeiro de 1811.

Foi mais um dos europeus de língua germânica, contratados como mercenários para integrar as tropas imperiais na Campanha da Cisplatina. Embarcou em Bremen e chegou ao Rio de Janeiro em dezembro de 1827. Integrou o 28º Batalhão de Caçadores, e após o

⁵³ Esse estudo de Paula Cidade encontra-se na introdução da edição em português do texto.

levante dos mercenários ocorrido no Rio de Janeiro, ainda em 1828, esse Batalhão foi transferido para as províncias do sul.

Trächslers seguiu com a companhia, para desembarcar em Santa Catarina. A viagem para o Rio Grande foi realizada via terrestre através das planícies do litoral, entrando na província pela Vila de Torres, como fizera Saint-Hilaire. Chegou em Porto Alegre em outubro, onde ficou pouco tempo. Após o batalhão percorreu o interior da província, uma vez que a paz já estava estabelecida na Prata, com a assinatura do Tratado Preliminar de Paz, em 1828.⁵⁴

Quando a companhia retornou ao Rio de Janeiro, Trächslers desertou, permanecendo no Rio Grande do Sul, percorrendo a província e executando diversos ofícios.⁵⁵

De volta a Zúrich publicou, em 1839, um livro, composto de dois volumes, narrando suas aventuras e experiências durante a estada no Brasil: “*Viagens, vicissitudes e aventuras tragicômicas de um suíço durante sua permanência nas diversas províncias sul americanas*”. Não houve tradução para o português.

Heinrich Trächslers faleceu em Paris em 21 de dezembro de 1868.

1.3.9. Samuel Kerst

Samuel Gottfried Kerst nasceu em 12 de dezembro de 1804, na Prússia Oriental, atual Polônia.

Veio para o Brasil, em 1826, para integrar o Exército Imperial, no qual conquistou o posto de capitão. Foi um dos raros mercenários recrutados para a Guerra da Cisplatina a possuir um bom nível cultural, pois frequentara a Universidade de Königsberg, na qual estudou Matemática e Ciências Naturais.

De suas viagens pela Província recolheu farto material, sendo dos primeiros a sugerir a ligação das bacias dos rios Jacuí e Ibicuí. Sobre a cidade de Porto Alegre, que deixou em 1831, fez um relato isento, descrevendo seus arredores e prédios públicos.

Retornou à sua terra natal em 1831 e, no ano seguinte, escreveu um longo artigo para uma revista de Berlim, denominado “*Die brasilische provinz Rio Grande do Sul*”.

⁵⁴ Tratado preliminar de Paz assegurava a Independência da Banda Oriental do Uruguai, sepultando por vez o interesse brasileiro e argentino pela sua posse.

⁵⁵ NOAL, 2004, p. 59.

Conforme Barreto⁵⁶, esse artigo é uma raridade, pois durante suas pesquisas não encontrou exemplares nas bibliotecas alemãs, sabendo-se apenas da existência do mesmo na Biblioteca Rio-Grandense.

Kerst faleceu a 29 de janeiro de 1875, em Berlim.

1.3.10. Arsène Isabelle

Louis Frederic Arsène Isabelle nasceu no Havre, França, em 1807. Deixou o seu país em 1829, no auge do regime reacionário do último Bourbon, Carlos X, irmão de Luis XVIII, a procura de ares mais liberais, onde poderia seguir livremente seus ideais republicanos. Chegou a Buenos Aires no início de 1830.

Conhecedor e estudioso das Ciências Naturais, Isabelle era comerciante de profissão. Com um roteiro de viagem pré-determinado, não possuía nenhum tipo de financiamento, além do próprio capital, que trouxera em mercadorias e não em ouro, como coloca na Introdução de seu livro. Contudo, frustrou-se ao chegar à cidade de Buenos Aires, que estava em plena ebulição com a guerra civil. Obrigado a vender seus produtos abaixo do preço, empregou o pouco capital que lhe restou no estabelecimento de uma indústria de velas a base de sebo. Para tanto contou com apoio de amigos e iniciou o processo de fabricação das velas, com a importação dos ácidos utilizados para a estabilização do produto.

Depois de três anos, em 1833, vendeu o negócio, que se mostrou deficitário e iniciou uma viagem pelo Rio Grande do Sul, chegando à Província em 9 de novembro pela fronteira através do Rio Uruguai. Visitou as povoações ao longo do rio: Santana (Uruguaiana), São Borja e Itaqui, percorreu a região das Missões, passando por Alegrete, Santiago, São Francisco de Assis, São Vicente até chegar a Santa Maria, para depois descer pelo vale do Jacuí até Porto Alegre, aonde aportou em março de 1834. Visitou as vizinhanças da cidade, conhecendo a colônia alemã e Viamão, para depois partir para Pelotas e Rio Grande.

Planejara a viagem com intuito científico, trazendo instrumentos apropriados para medições e realizando coletas e anotações. Entretanto, não descartava seu interesse comercial, procurando conhecer as potencialidades econômicas da região. Porém as condições políticas da Província eram quase iguais as de seus vizinhos platinos, pois estava prestes a eclodir a Revolução Farroupilha. Seu grande projeto era uma empresa de colonização, que

⁵⁶ BARRETO, 1976, p. 745.

não chegara a concretizar-se, mas que deixou registrada em uma publicação editada em 1850, em Montevideú.

Após a passagem por Rio Grande, decidiu conhecer a República Oriental do Uruguai, instalando-se na cidade de Montevideú, onde permaneceu por longo tempo até retornar à sua terra natal.

A sua obra “*Viagem ao Rio da Prata e ao Rio Grande do Sul: 1830-1834*”⁵⁷ foi publicada pela primeira vez no Havre, em 1835, com a seguinte folha de rosto:

*“Aos senhores
Negociantes
Que constituem o comércio do Havre,
como uma manifestação ostensiva, e não equívoca, dos votos do autor por sua
prosperidade, à qual estão intimamente ligadas a do Havre, a da nossa indústria e
das nossas manufaturas.
Seu muito humilde e muito obediente servo
Arsène Isabelle”*

Além das observações relativas à geografia, à flora e fauna, o autor teceu uma série de observações sobre a sociedade local, seus usos e costumes. Foi criticado por tratar de maneira pejorativa às mulheres do continente e pela sua visão mais favorável à sociedade portenha. Abordou questões polêmicas como o latifúndio, a escravidão e o incentivo à emigração européia. Na introdução, dedicou seu livro às pessoas que o ajudaram, entre eles Aimé Bonpland, Daniel Hillebrand (médico alemão da Colônia de São Leopoldo) e ao Conde Lívio Zambeccari (revolucionário italiano e republicano),

Isabelle suicidou-se em 13 de janeiro de 1888, na cidade do Havre.

1.3.11. Ferdinand Denis

Jean-Ferdinand Denis nasceu em Paris, no ano de 1798.

Percorreu a América entre 1816 e 1821. Dessa viagem resultou a obra “*Brésil*”, que foi editada na França, mas traduzida para o português, ainda em 1844. O capítulo sobre o Rio Grande do Sul, abordou diferentes temáticas, descrevendo Porto Alegre, São Leopoldo, Rio Grande e São José do Norte.

⁵⁷ ISABELLE, Arsène. Viagem ao Prata e ao Rio Grande do Sul. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2006. P. 1.

Na sua descrição da cidade referiu-se ao período da Revolução Farroupilha, destacando as obras do Teatro São Pedro e o clima revolucionário, concluindo-se que realizou uma nova viagem. Também nesse texto, existem citações do texto de Isabelle⁵⁸.

Denis faleceu a 2 de agosto de 1890, em Paris.

1.3.12. Johann Karl Dreher

Johann Karl Dreher nasceu na localidade de Vollmesbach, antiga Prússia, atual Alemanha, em 14 de outubro de 1820.

Emigrou para o Brasil, em 1840, chegando a Porto Alegre no período revolucionário. Fixou-se na cidade até a sua morte.

Segundo Noal⁵⁹, esse relato, que pertenceu à família de Dreher, com cópia no Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Sul, foi realizado quando já beirava os setenta anos, com recordações de sua chegada e suas primeiras impressões de Porto Alegre.

Dreher faleceu em 12 de julho de 1898.

1.3.13. Alexandre Baguet

Alexandre Nicolas Ghislain Baguett nasceu a 8 de setembro de 1817, em Nivelles, na Bélgica.

Chegou ao Brasil em 25 de fevereiro de 1842, como secretário do norte-americano Edward Augustus Hopkins, enviado do governo de seu país junto ao governo do Paraguai.⁶⁰ Sua viagem ao Paraguai tinha como ponto de partida e de chegada, a cidade de Porto Alegre, em 1845 e 1846. Realizou essa viagem por via terrestre através do interior da província e cruzando a fronteira em São Borja. No ano seguinte, retornou a Porto Alegre, atravessando o rio Uruguai na cidade de Uruguaiana.

Viveu no Brasil até 1874, chegando a lecionar línguas para as princesas imperiais. Ao retornar à Bélgica, publicou suas memórias e reminiscências, em especial relatando suas aventuras pelo interior do país. No seu país natal foi cônsul honorário do Império brasileiro.

Faleceu a 22 de dezembro de 1897, em Anvers, na Bélgica.

⁵⁸ NOAL, 2004, p. 75.

⁵⁹ Idem, 2004, p. 78.

⁶⁰ Idem, 2004, p. 81.

1.3.14. Aimé Bonpland

Aimé Jacques Alexandre Goujaud nasceu em La Rochelle, França, em 28 de agosto de 1773, e, posteriormente adotou o nome Bonpland.

Naturalista, realizou viagem pela América Central e do Sul, nas colônias espanholas, ao lado de Alexander Humboldt, entre 1799 e 1804. Observador, Bonpland anotava freqüentemente suas impressões sobre os lugares em que passava, apesar de pouco ter publicado. Dessa primeira viagem, o material coletado e catalogado permaneceu no Museu de História Natural de Paris.

Em 1817, dirigiu-se novamente à América do Sul, desembarcando em Buenos Aires e acompanhado da família, tinha o objetivo de fixar residência na cidade. Após promessa do governo de Buenos de estudar o seu plano de organizar um jardim botânico, que acabou não concretizado; circulou pelo interior das Províncias Unidas, para estabelecer-se no Paraguai. Ali desenvolveu um projeto de cultivo racional da erva-mate, mas acabou preso e foi expulso pelo presidente Francia, em 1831, sob a acusação de espionagem. Estabeleceu-se, então, em São Borja, onde exerceu a profissão de médico e proprietário de um “botica”, pois estudara na Universidade de Paris.

Seu diário de viagem de São Borja à Serra e a Porto Alegre contém anotações de uma viagem realizada em 1849, aos 76 anos, quando permaneceu na capital por três meses, entre maio e agosto, período em que esteve enfermo. Segundo Noal, isso fez com que omitisse muitas anotações sobre a cidade.

Bonpland faleceu a 11 de maio de 1858, na Argentina, na cidade que hoje leva seu nome.

1.3.15. A. Rugbæan

Esse era o pseudônimo de um viajante inglês, que segundo Abeillard Barreto⁶¹ poderia ser James Dixon.

Natural da Inglaterra, Dixon viveu entre 1788 e 1871. Exercia a função de pastor da Igreja Metodista, quando, em 1849, viajou para a América do Norte, com o objetivo de estudar a implantação do metodismo naquele continente. Essa viagem estendeu-se para a

⁶¹ Barreto (1976), p. 1168.

América Central e do Sul, pois em 1851 publicou em Londres a obra *“Transatlantic rambles; or, a record of twelvemonth’s travel in the United States, Cuba, and the Brazils”*. Sua obra não foi traduzida para o português e é pouco conhecida.

Nessa obra, Rugbæan relatou a sua chegada ao Rio de Janeiro em 30 de maio de 1850, partindo, em seguida rumo ao sul, passando pela ilha de Santa Catarina, Rio Grande, Pelotas, para chegar a Porto Alegre.

1.4. O “olhar” viajante sobre Porto Alegre

“Navegar é preciso, viver não é preciso”, verso de Fernando Pessoa, que de alguma forma identifica o espírito que motivou esses indivíduos através dos séculos a percorrer regiões desconhecidas – inóspitas ou paraísos terrestres –, a deixar para trás a sua terra natal, a sua estabilidade profissional, em busca de algo, muitas vezes inatingível, mas que poderia trazer sentido para suas existências. Ou talvez pelo simples prazer de sentir o estimulante vento marinho no rosto e o desafio dos horizontes a desvendar eram razões suficientes, que poderiam dar sentido a suas vidas, além da pequena vila europeia.

Ao longo dos séculos, as viagens foram realizadas por diferentes motivos, levando os indivíduos a aventurar-se pelo desconhecido, pelo desejo de enriquecer e tornar-se senhor de suas próprias terras, condição impensada em seu país natal. Talvez, perseguições políticas ou religiosas conduzissem essas pessoas em busca de uma nova pátria, ou quem sabe o interesse científico, o desejo de apropriar-se de novos conhecimentos e divulgá-los na Europa, como pregava as novas correntes da ciência, agora libertas das amarras da Igreja Católica. Se inúmeras foram as razões que trouxeram esses viajantes para o mundo extra-europeu, eles sempre levaram consigo as suas visões de mundo e quase nunca deixaram de ser europeus para tentar “olhar” os habitantes desta nova terra como seus iguais.

O termo viajante possui vários outros sentidos, além daquele que designa o simples deslocamento. O viajante foi também o explorador, o naturalista, o cientista, o topógrafo, o filósofo, o historiador, o artista, o escritor, e ao exercer cada uma dessas atividades, ele ajudou a lançar um olhar diferente sobre a realidade que encontrou⁶².

⁶² LIMA, Valéria Alves Esteves. *A viagem pitoresca e histórica de Debret: por uma nova leitura*. Campinas: UNICAMP/Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, 2003. (tese de doutorado) p.161.

1.4.1. O olhar

Cabe aqui fazer uma alusão ao “olhar”. “Ver” e “olhar”, apesar de serem palavras utilizadas comumente com o mesmo sentido, querem dizer coisas diferentes, possuem campos de significação diferentes, com sentidos diversos. O “ver” remete a certa discrição e passividade, que segundo Cardoso⁶³ “*parece deslizar sobre as coisas; e as espelha e as registra, reflete e grava*”. Já o “olhar” remete à ação, à atividade do sujeito, ele “*perscruta e investiga, indaga a partir e para além do visto, e para originar-se sempre da necessidade de ver de novo (ou ver o novo), como intento de olhar bem*”. Está sempre atento e disposto a interrogar a paisagem ou a sua falta. O primeiro é uma visão involuntária, o segundo é deliberado e intencional. Como afirma Merleau-Ponty⁶⁴, a visão “*supõe e expõe um campo de significação*”, enquanto o olhar “*as deseja e procura, seguindo a trilha do sentido. O olhar pensa, é a visão feita interrogação*”. Quem vê, nem sempre olha, pois o “olhar” permite ir além dos sentidos, daquele que se permite olhar, remetendo a todas experiências vividas e a bagagem cultural desse indivíduo e do grupo no qual está inserido.

Jean Paul Sartre⁶⁵ também analisou a questão do “olhar”, que considera importante para a constituição do ser. Para ele, “*o olhar mascara os olhos*”, não está relacionado somente ao ato físico de movimentar e fixar os glóbulos oculares, mas, vai além, tornando-se “*uma manifestação de tudo que o lembre (barulho de portas, ranger de dentes, etc.), assim sendo, quando percebemos o olhar, deixamos de perceber os olhos*”. Assim o “olhar não é neutro”, pois ele avalia, atribui valores, que podem ser falsos ou verdadeiros. Desse modo, o “olhar” elabora o Outro, em contraposição ao Eu. Ao mesmo tempo, o “olhar” contrapõe o indivíduo ao outro, pois como ele está olhando, ele também está sendo olhado pelo outro, enfim o indivíduo dá-se conta que “*é objeto da consciência reflexiva*”, mas também se torna “*o objeto de outrem*”.

Segundo o autor por causa do olhar do ‘outrem’, o indivíduo não pode mais se esconder em um canto, ele passa a ter consciência da própria espacialidade e do fato de ocupar um lugar no mundo. Outra característica a qual esta experiência remete é a afirmação da sua temporalidade e da simultaneidade, pois em um dado momento dois indivíduos se cruzam por meio de um “olhar” e passam a ter consciência de suas existências. Afirma Sartre:

⁶³ CARDOSO, Sérgio. O Olhar dos viajantes. In: NOVAES, Aduino. (org.) O Olhar. São Paulo, Companhia das Letras, 1989. p. 348.

⁶⁴ MERLEAU-PONTY, apud Cardoso, 1989, p. 349.

⁶⁵ Encontramos referências em relação à questão do olhar segundo Jean Paul Sartre no artigo: DAMASIO, Celuy Roberta Hundzinsky. O olhar segundo Jean Paul Sartre. Revista Espaço Acadêmico – nº 67 – dezembro/2006. – www.espaçoademico.com.br/067/67damasio.htm

“...não é enquanto está no meio de meu mundo que o outro me olha, mas é enquanto ele vem em direção ao mundo e a mim com toda a sua transcendência, é enquanto ele está separado de mim por distância alguma, por objeto algum do mundo, nem real, nem ideal, por nenhum corpo do mundo, mas pela sua única natureza de outrem”⁶⁶

O “olhar”, portanto, acaba por refletir a própria consciência do indivíduo, pois se torna um exercício de auto-reflexão e de aceitação de si mesmo, pois o outro ao “olhar” também está analisando e julgando, constituindo o indivíduo através desse ato. Nasce, daí, um conflito, pois o “outro” faz com que o indivíduo se veja através de seu pensamento, como o contrário acontece, o “outro” vê-se pelo pensamento desse indivíduo.

É esse “olhar” carregado de significados que o viajante traz ao desembarcar no novo mundo. Ao “olhar”, para depois relatar, leva em conta todas as suas experiências anteriores, aquilo que carrega na sua consciência e na memória coletiva que o acompanha. Ver não basta, é necessário “olhar”, realizar as trocas com o “outro” que encontra ao cruzar o mar, só assim o entendimento se dará por completo.

1.4.2. A viagem

Viajar não é um prazer para todos. Há homens que são naturalmente avessos a sair de casa, a cruzar os limites de seu horizonte, contentando-se com os seus espaços reduzidos pela sua cultura e por seus antepassados. Outros são naturalmente curiosos e inquietos, procuram o diferente, buscam o outro lado do horizonte, impelidos pelos grandes espaços vazios ou mesmo aqueles ocupados por outros homens e por outras culturas.

Ao viajar, os homens afastam-se de seus espaços de origem, criando um distanciamento territorial dos seus familiares e da sua terra natal. Entretanto esse distanciamento não é apenas físico, na verdade, o viajante se distancia do seu mundo, porque se diferencia a cada lugar que chega. Segundo Cardoso⁶⁷, “*as viagens são sempre empreitadas no tempo*”, porque acompanha esse viajante toda a sua bagagem cultural, ele permanece no seu mundo com seus valores, apenas transporta-se para outros locais, em tempos determinados. Desse modo, ele vê esses outros lugares a partir de si mesmo e são poucos aqueles que conseguem romper com essa barreira, evitando o distanciamento e buscando a proximidade com os lugares e as culturas.

⁶⁶ DAMASIO, 2006, p. 2.

⁶⁷ CARDOSO, 1989, p.358.

As viagens ficam, dessa forma, vinculadas à atividade do “olhar”, pois, para Cardoso⁶⁸ ambas *“revelam-se como expressões diversas de uma mesma experiência do tempo”*. As viagens, como “olhar”, ampliam e prolongam o mesmo exercício, buscando as *“barreiras e os limites, perscrutando suas diferenças e vazios.”* Assim ambos temporalizam *“a realidade reempreendendo a busca de seu sentido”*. As viagens permitem ao indivíduo descobrir e compreender novas realidades, pois ao encontrar o “outro” e um mundo estranho está sempre procurando redescobrir-se internamente, buscando suas raízes mais profundas, armazenadas por aquilo que pode ser chamado de memória coletiva.

Dessa forma, as viagens transformam-se em experiências de estranhamento, pois o viajante está “desterrado” do seu mundo, frente a um mundo desconhecido e a um espaço a ser desvendado. Esse viajante pode ser considerado fora do seu lugar, deslocado de seu mundo. Entretanto, contrapondo-se a essa sensação de distanciamento, o viajante está realizando, na verdade, uma viagem no tempo, pois ele não se desenraíza. Ele carrega consigo toda a sua bagagem cultural, que lhe permite traçar os paralelos da alteridade e do diferente. Assim, o estrangeiro está sempre presente entre *“as brechas de nossa identidade”*, para Merleau-Ponty⁶⁹ *“é sempre (e apenas) o que exige de nós distanciamento (de nós mesmos para nós mesmos, não é demais insistir) para que dele tenhamos experiência.”* A essa experiência da distância feita de proximidade, o filósofo chamou de *“mistério do mundo”*. Assim para o autor, o viajante poderá ser sempre um virtual e possível etnólogo, pois mantém o distanciamento, capaz de compreender a alteridade, mantendo o vínculo entre ciência e temporalidade.

Esse viajante também leva consigo o seu “olhar estrangeiro”, daquele que acabou de chegar a um lugar, que o olha pela primeira vez e vê coisas que os próprios nativos já não vêem por estarem acostumados a elas. Ele acaba resgatando a mitologia daquele espaço. O estrangeiro livra esses espaços de suas representações, mostrando como as coisas realmente são.⁷⁰

Assim, parafraseando Aduino Novaes⁷¹, *“o olhar deseja sempre mais do que o que lhe é dado ver”*. Relacionando aos viajantes, esses, por maior nível de isenção que possam ter, sempre levam consigo esses condicionantes do olhar, relacionados com a sua bagagem cultural. São, portanto, inevitáveis as comparações, ainda que involuntárias, com sua

⁶⁸ CARDOSO, 1989, p. 358.

⁶⁹ MERLEAU-PONTY Apud CARDOSO, 1989, p.360.

⁷⁰ CARDOSO, 1989, p.361.

⁷¹ NOVAES, Aduino. *De olhos vendados*. In: NOVAES, Aduino. (org.) *O Olhar*. São Paulo, Companhia das Letras, 1989.

origem européia. Por exemplo, Saint-Hilaire, foi um dos tantos viajantes, que considerou Porto Alegre uma cidade suja, na qual os habitantes não possuíam nenhum cuidado com os aspectos de higiene. Seria realmente essa a visão que os porto-alegrenses tinham de sua cidade, o que o poder público fazia para resolver esse problema? Essa será uma das questões que serão analisadas no decorrer do trabalho.

1.4.3. Os condicionantes do olhar

Ao longo de sua história, os povos realizaram e, ainda, realizam deslocamentos, esses podem ser temporários, como as viagens, tendo como motivação o lazer, o conhecimento científico, a exploração econômica, a conquista, ou mesmo podem ter um caráter definitivo, motivadas por perseguições políticas, religiosas ou por fatores econômicos ou catástrofes climáticas. Esses deslocamentos podem ser realizados em grupos ou de maneira solitária, entretanto, esses viajantes levam consigo as marcas de sua identidade cultural. Segundo Lahuerta⁷², esse sentimento de pertencimento a um grupo, esse etnocentrismo, repetiu-se constantemente pela trajetória humana. Na Antiguidade, os romanos ao relacionarem-se com outros povos, chamavam a esses de bárbaros - os “outros” – ou ainda, na Idade Contemporânea, franceses, ingleses, alemães, em contato com os povos conquistados durante o imperialismo do século XIX, desenvolveram toda uma justificativa científica para provar sua suposta superioridade, através das teorias racistas de Gobineau e do Evolucionismo Social.

Para esses viajantes, quem é o “outro”? Seria aquele desconhecido, que possui práticas sociais e religiosas diferentes, que vive em mundo diferente. Ao encontrar esse mundo diferente, há realmente uma “sensação de estranhamento”, afinal quem seria esse outro? Quais as sensações que perpassavam por esse europeu: medo, repulsa, dúvida? Seria esse indivíduo tão humano quanto ele? Essas dúvidas acompanharam os viajantes, que ao observarem esse novo mundo, continuavam impregnados com os seus valores comportamentais e seu código moral e ético. Assim os primeiros relatos do século XVI e XVII estavam repletos desses sentimentos, em especial relacionados a certos costumes dos indígenas, como o canibalismo e a pretensa indolência ou preguiça dos nativos frente à natureza luxuriante. Esses preconceitos difundidos nesses escritos foram assimilados e difundidos entre os europeus, sendo que poucos conseguiram perceber nesse momento que

⁷² LAHUERTA, 2006, p.1

estavam frente a uma outra cultura, a um outro modo de vida. Entre esses raros estudiosos está o francês Michel de Montaigne, autor de “*Ensaio*”, que, ainda no século XVI, colocava não haver diferença entre o suposto canibal americano e os inquisidores da Igreja, que levaram milhares de pessoas a morte na fogueira.⁷³

Para Burke⁷⁴ esses relatos de viagem escritos a partir dessas experiências de contato, tornaram-se importantes fontes para a História Cultural e as demais Ciências Sociais, pois são:

“documentos preciosos de encontros culturais, revelando ao mesmo tempo, a percepção da distância cultural e a tentativa de se chegar a um acordo ou ‘traduzi-la’ em algo mais conhecido, porque à medida em que críticas são feitas aos povos visitados, busca-se sempre a comparação com o padrão cultural do narrador”.

No século XVIII, com o advento do Enciclopedismo e do Iluminismo, as viagens tomaram um novo sentido, imbuídos de um “olhar” científico, os viajantes aventuraram-se pelo mundo extra-europeu em busca de conhecimento científico, geográfico e etnográfico. Sozinhos ou em expedições pretendiam contribuir para a Ciência com suas descobertas e anotações. Foram esses viajantes que chegaram ao Brasil no início do século XIX, precisamente com a transferência da Família Real Portuguesa e a abertura dos portos às nações amigas (1808). Sérgio Buarque de Holanda⁷⁵ escreveu que houve um novo “*descobrimento do país*”, tornando o Brasil novamente atraente aos olhos dos estrangeiros como fora, anteriormente, nos anos “*quinhentos e, até certo ponto, nos seiscentos*”. Esses estrangeiros são naturalistas, geógrafos, economistas ou simplesmente viajantes que chegaram ao país para descobrir e divulgar suas riquezas e belezas naturais.

Para os cientistas iluministas, na sua maioria estudiosos da História Natural, a natureza “dessacralizada” era um espaço aberto para pesquisas de todo o tipo.⁷⁶ A flora e fauna exuberantes tornaram-se um convite para esse olhar científico, esses novos viajantes respeitavam essa natureza pela sua diversidade, queriam conhecê-la, explorá-la, desvendar suas potencialidades, nada mostrava, como ocorrera anteriormente, a sua inferioridade frente à realidade européia, apenas seria necessário aprender uma forma de controlá-la e explorá-la a serviço dos interesses europeus. Para tanto era preciso torná-la única e inseri-la dentro do conhecimento enciclopédico praticado nas Academias de Ciências e museus de História Natural da Europa. E, para tanto, o “olhar naturalista” fora treinado para coletar, registrar,

⁷³ LAHUERTA, 2005, p.2

⁷⁴ BURKE, Peter. *Variedades da História cultural*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2000. P.143

⁷⁵ HOLANDA, Sérgio Buarque de. *A herança colonial* – sua desagregação In: HOLANDA, Sérgio Buarque de. (org.) *História Geral da Civilização Brasileira*- tomo II, vol. 1. São Paulo: DIFEL,1976. p. 12

⁷⁶ LAHUERTA, 2006, p.2

armazenar, classificar as espécies da flora, fauna e minerais das regiões por onde passavam, e, isto era realizado através da orientação expressa em manuais específicos produzidos pelas Instituições de estudo para as práticas e as anotações da viagem, pois nem sempre o coletor era o sistematizador da coleção. Segundo Kury⁷⁷

“a viagem é em geral considerada pela história natural como uma das etapas necessárias para a transformação da natureza em ciência. (...) Ou seja, para a história natural realizada nas instituições européias, ver com os próprios olhos não é necessário. Daí a importância que adquirem as instruções para as viagens científicas e a formação de profissionais de diversos tipos, tais como jardineiros coletores, desenhistas e pintores especializados em história natural, preparadores de animais (que conheciam os procedimentos de conservação e empalhamento), que acompanhavam ou algumas vezes substituíam os próprios naturalistas”.

Bruno Latour⁷⁸ ao tentar entender a historicidade das redes de informação, definiu esta última não como um signo, mas como *“uma relação entre dois lugares: a periferia e o centro, sob a condição que entre esses dois lugares circule um veículo, limitado à forma, mas sem embaraço da matéria”*. Para exemplificar seu pensamento utilizou a figura do naturalista-viajante dos séculos XVIII e XIX, que *“está na sua terra, mas longe”*, em busca de espécimes, a mando do rei ou de Instituições, que

“tendo partido de um centro europeu para uma periferia tropical, a expedição que ele serve traça, através do tempo-espaço, uma relação muito particular que vai permitir ao centro acumular conhecimentos sobre um lugar que até então ele não poderia representar”.

Assim o naturalista era aquele que, através da escrita, transformaria o mundo material num mundo de signos, levando a informação do mundo real, para uma realidade fictícia criada em museus ou coleções. Essas a partir de então estariam ao alcance do olhar da grande maioria dos europeus que não teriam oportunidade de conhecê-la na sua totalidade. Entretanto ao realizar essa operação ocorria a fragmentação da informação, pois passara pelo crivo do naturalista, que escolheu o que deveria constar nesse rol. Como afirma Latour⁷⁹,

“a produção da informação permite, portanto, resolver de modo prático, por operações de seleção, extração, redução, a contradição entre presença e ausência em um lugar.”

Era impossível ao naturalista enviar aos europeus a totalidade daquele mundo distante, a sua escolha sobre o que revelar, acabava parcelando o conhecimento do outro.

⁷⁷ KURY, 2001.

⁷⁸ LATOUR, Bruno. Redes que a razão desconhece: laboratórios, bibliotecas, coleções. In: PARENTE, André (org.) Tramas da rede. Porto Alegre: Sulina, 2004, p. 41

⁷⁹ Idem, 2004, p.42

A esse “olhar naturalista” era ver com os seus próprios olhos, olhos esses treinados para uma “*observação interessada, com itinerários, objetivos, e modos de ver sabidos de cor*”⁸⁰. Antes de chegar ao destino, esses indivíduos traziam em mente todo um roteiro e um planejamento antecipado de sua viagem, sabiam o que iriam ver, relatar ou desenhar. Mas ao chegar, não bastava apenas passar pelos lugares. Era necessário aumentar o número de espécimes coletados, treinar colaboradores para a arte de preparar os exemplares para envio às coleções européias e, a exemplo de Saint-Hilaire, preocupavam-se em deixar conselhos a cerca de temas como as saúvas e as plantas medicinais e, até mesmo, tentavam prever um futuro promissor para o país.

Entretanto, nessas viagens dos naturalistas, não havia nos seus relatos “*lugar para Eldorados*”, tudo era visto com os olhos do cientista, sem o senso do maravilhoso e da visão do paraíso, mas o olhar voltado para aquilo que enxerga: a pobreza da população, a exploração dos trabalhadores nas minas e as más condições de vida dos escravos. Seus escritos tornaram-se “*um circunstanciado relatório de expedição*”, alguns foram acompanhados por mapas corrigidos ou novos, estampas e coleções. “*Vale o vivido, se escrito. A experiência convertida em relato, diário*”. E, se escrito durante a viagem, no calor dos acontecimentos, maior valor teria, maior exatidão nas descrições e observações analisadas⁸¹.

Nessa nova fase das viagens, a atenção não se voltou apenas para a natureza, muitos desses naturalistas procuraram conhecer e entender as ‘gentes’ desse novo mundo, que “*possuíam costumes, modos de vestir, de comer, adorar a Deus, sempre sob a toada de um olhar civilizado*”.⁸² Na realidade, também, tornaram-se etnólogos, pois descreveram as culturas dos habitantes dos locais visitados, em muitos casos, grupos indígenas, em vias de extinção ou assimilados, ou costumes africanos trazidos pelos escravos. No caso brasileiro, os exemplos mais significativos são Rugendas e Debret, que em suas aquarelas anotaram, não apenas os aspectos naturais, mas também, usos e cenas do cotidiano da população brasileira. Assim também, os relatos de Saint-Hilaire, Arsène Isabelle e Nicolau Dreys abordaram para essas questões relativas ao cotidiano e ao modo de vida das populações dos lugares por onde passavam, analisando, em especial, aspectos que as diferenciavam das culturas européias, como o comportamento das mulheres, a escravidão e as punições dadas aos escravos, fato que sensibilizou Isabelle, quando de sua passagem por Porto Alegre.

⁸⁰ SÜSSEKIND, 2006, p.114

⁸¹ Idem, 2006, p. 143

⁸² SCHIAVENATTO, 2003, p. 618.

Nesse período, em que o sistema colonial da Idade Moderna cedeu espaço a um novo sistema econômico, novos países tomaram a dianteira no processo de expansão do capitalismo, após o advento da Revolução Industrial, principalmente Inglaterra e França, a procura de novos mercados consumidores de manufaturas e produtores de matérias-primas. Muitos viajantes e expedições tiveram o financiamento de capitalistas de seus países, interessados em conhecer as possibilidades econômicas de um novo mundo desconhecido, que permanecera fechado aos não portugueses por dois séculos. Uma dessas possibilidades era a assinatura de contratos com as elites locais, buscando explorar os recursos naturais, adquirindo informações sobre condições de trabalho, de transporte ou de mercados potenciais, que pudessem trazer êxito para os empreendimentos futuros. Ao escrever seus “travelogues”⁸³ revelam um novo “olhar” sobre o novo mundo.

Em casos como de John Luccock ou Arsène Isabelle, os comerciantes vinham ao Brasil para conhecer as possibilidades de mercado, trazendo mercadorias e capital para estabelecer-se. Seus relatos pretendiam ser uma orientação para outros comerciantes que quisessem seguir seu caminho, como no caso de Isabelle, que dedicou seu livro aos comerciantes de sua terra natal, o Havre. Havia, por parte desses viajantes, uma preocupação em conhecer as potencialidades econômicas do país, daí escreverem sobre agricultura e comércio. Muitos possuíam uma antevisão de um futuro promissor e de muito progresso para as regiões visitadas, mas, sem deixar de fazer a devida crítica àquelas instituições e hábitos que consideravam um empecilho para esse progresso, como seria o caso da escravidão no Brasil e a chamada indolência dos nativos. A própria natureza esfuziante e inexplorada mostrava-se para o europeu como um sinal de estagnação, como se ali tudo precisasse ser feito, numa tentativa de legitimar o intervencionismo europeu⁸⁴.

Muitos europeus rejubilaram-se quando visitaram a recém fundada colônia alemã de São Leopoldo, em seus relatos elogiaram o trabalho dos colonos e previram o seu crescimento e de progresso, apesar de tecerem críticas aos administradores do poder imperial e ao descaso quanto ao cumprimento das cláusulas contratuais estabelecidas na emigração. Entre esses estavam os viajantes de origem alemã, que talvez por nostalgia ou até mesmo pelo sentimento de pertencimento, viam naquela região uma reprodução de sua pátria, e, até mesmo, os franceses Isabelle e Dreys reconheceram as chances de um futuro alentador para as colônias.

⁸³ Para Peter Burke, por *travelogues*, entende-se “qualquer relato periódico ou diário de viagem mantido por um viajante, em geral, em um país estrangeiro, ou uma série de cartas descrevendo suas impressões.”

⁸⁴ SECO, 2004, p. 19.

Portanto, os relatos de viagem, produzidos nesse período, acabaram tendo uma variedade de pontos de vista. O país, a província e a cidade eram vistos sob diferentes óticas: a naturalista, a econômica, a curiosa, a religiosa, alguns mais abertos a novas experiências, “*com a mente livre*” e ao “*que os olhos virem*”⁸⁵, puderam ver além e retrataram questões sociais, relativas à condição das mulheres e dos escravos.

1.5. Os significados dos relatos

Os escritos deixados por esses viajantes e publicados na Europa e na América serviram, ao longo do tempo como fontes documentais importantes para historiadores, geógrafos e estudiosos das Ciências Sociais.

A Geografia Cultural, a partir dos anos 1970, reconheceu a relevância dos testemunhos literários nos questionamentos em torno dos lugares e do espaço, dos gêneros de vida, do uso do tempo, do emprego dos aspectos materiais⁸⁶, sendo objeto de muitos pesquisadores. Nesse contexto, não apenas os romances, mas também as memórias, os diários, as artes plásticas, são passíveis do olhar crítico do geógrafo. Esses relatos escritos ou pictóricos restabelecem paisagens do passado, colaborando para identificarem-se plantas, animais, métodos de produção, na agricultura, na pecuária e no artesanato, que já não ocorrem mais, permitindo, assim, uma análise da evolução econômica daquele lugar.

Pode-se acrescentar que são, também, excelentes fontes para outras disciplinas, como a Geografia Cultural e as Ciências Sociais.

Os viajantes trouxeram consigo o “olhar estrangeiro”, pois ao analisar seus escritos vê-se que não há homogeneidade entre o modo de ver uma mesma realidade. Essa heterogeneidade deve-se ao fato deles pertencerem a diferentes classes sociais, com uma rede de relações sociais distintas, uma religião e uma bagagem cultural que de certa forma “direcionava e orientava o seu olhar sobre o outro”. O modo como descreveram a natureza e a sociedade que encontraram mostra que realmente, viram o Brasil pelos próprios olhos, reconstruindo uma idéia de Brasil, que não era a mesma de seus habitantes. O Brasil se via

⁸⁵ SÜSSEKIND, 2006, p.115.

⁸⁶ CLAVAL, Paul. A geografia cultural. Florianópolis, Editora da UFSC, 1999. p.57

pelo “olhar” do estrangeiro. E, ao mesmo tempo, esse estrangeiro via aspectos que o habitante local não conseguia ver, por julgá-las naturais ou permanentes. Assim, *“apontam modos como as culturas se olham e olham as outras, como imaginam semelhanças e diferenças, como conformam o mesmo e o outro”*⁸⁷

Para Belluzo⁸⁸

“estudar o legado iconográfico e a literatura de viagem dos cronistas europeus está na possibilidade que oferecem de rever o Brasil. Mas, como estigma, essas obras só podem dar a conhecer um Brasil visto por outros. O olhar dos viajantes espelha também a condição de nos vermos pelos olhos deles. As imagens elaboradas pelos viajantes participam da construção da identidade européia.”

Essa perspectiva fica clara, na introdução da obra de James Wells, escrita por Christopher Hill⁸⁹:

“(…) todo mundo sabe a importância da chamada ‘xenobibliografia’ como fonte para a reconstituição histórica. O olhar forasteiro culturally unbounded muitas vezes viu temas e ângulos que, misturados à paisagem do cotidiano, dificilmente seriam percebidos e muito menos registrados pelos habitantes. Portador de outras culturas, outros preconceitos e outras referências, o gringo podia comparar, contextualizar, colocar as coisas em perspectivas diferentes das locais”

Se os relatos dos viajantes não são homogêneos, se cada um escreveu a sua própria maneira de ver o país, deve-se considerar que cada um dos relatos possui inúmeras possibilidades de leitura. O uso desses relatos pelas ciências sociais e naturais deve necessariamente passar por uma crítica, pois não se deve encará-los como testemunhos inquestionáveis, como fizeram alguns estudiosos do passado. Não se deve ignorar, como já foi mencionado anteriormente, a posição eurocêntrica da maior parte dos viajantes, e, também lembrar que a escrita nada mais do que uma das etapas do viajar. Ao defrontar-se com o novo, o exótico, o “olhar-viajante” abrange a totalidade da paisagem, em uma experiência única, há uma troca entre o sujeito que olha e aquilo que é observado, o intelecto através do olhar capta o todo e estabelece as relações entre sujeito e objeto. Afinal, seu olhar dirige-se a uma paisagem com a qual não está familiarizado, e, como afirma Belluzo⁹⁰ em uma relação entre *“sujeito e universo que lhe é estranho, a ausência da rede de significações imposta pela*

⁸⁷ BELLUZZO, Ana Maria. O Brasil dos Viajantes. V. 1 O imaginário do Novo Mundo. São Paulo: Metalivros; Salvador, BA: Fundação Odebretch, 1994. P.13.

⁸⁸ Idem, 1994, p.13.

⁸⁹ WELLS, J. Explorando e viajando três milhas através do Brasil – do Rio de Janeiro ao Maranhão. Tradução de Myriam Ávila e introdução de Christopher Hill. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro (Centro de Estudos Históricos e Culturais), 1995.

⁹⁰ BELLUZZO, Ana Maria. O Brasil dos Viajantes. Vol.3. A construção da paisagem. São Paulo: Metalivros; Salvador, Ba: Fundação Odebretch, 1994. P.11

cultura, pela utilidade, pelo aprendizado”, traz dificuldades para a total compreensão da mesma.

Mas o escrever será uma segunda etapa dessa viagem, nesse ponto, o sujeito irá escolher sobre o que contar ou desenhar, reorganizando suas idéias em torno daquilo que viu, e, nesse momento, toda a sua história de vida anterior aflorará no papel. Daí, haver uma diversidade de escritos sobre a mesma realidade e uma variedade de pontos de vista. Cabe ao estudioso decifrá-los, como afirma Carter⁹¹ “*ler agora não é o mesmo que escrever, então nem viajar tampouco*”.

Portanto, não se deve cair na tentação de ler esses relatos como algo acabado, incontestável, é importante perceber neles as muitas “*camadas de mediação que se acumulam nas entrelinhas e as nuances das experiências de viagem*”⁹². Saber como as imagens foram construídas, a que público elas se destinavam originalmente, sem esquecer que carregam o “olhar estrangeiro”: daquele que está em um lugar, mas ao mesmo tempo está distante, numa equação invulgar tempo/espaço. No caso do “olhar naturalista”, esse fora treinado para ver, observar, anotar, descrever, mas sempre dentro de uma metodologia científica, destinada a um público específico ávido de saber. Outros olhares tinham por finalidade elaborar diários de viagem, um gênero literário muito consumido pelos europeus, e para tanto havia modelos já lidos, que se revelariam uma garantia do sucesso, especialmente se mostrassem o exótico, o tropical, a diferença. Por sua vez, outros já saíram de seus países com fórmulas e posições preconcebidas, seus relatos tornaram-se uma repetição de uma história vivida, com pouco a acrescentar.

Assim, é tarefa do estudioso discernir entre a realidade e a representação, buscando fugir dos lugares comuns, traduzindo a diversidade e conseguindo separar o preconceito do fato descrito. Afinal o viajante é sempre um “*estrangeiro no espaço em que materializa o seu roteiro de viagem*”.⁹³

Deve-se considerar, ainda que muitos relatos foram preparados posteriormente, após o retorno desses viajantes para a Europa, assim as paisagens e as passagens vividas pelo autor acabaram sendo filtradas e recriadas pela memória desses indivíduos. No caso de Alexander Humboldt, nos seus “Quadros da Natureza”, a cada edição ele reeditava novas

⁹¹ CARTER apud MARTINS, Luciana de Lima. O Rio de Janeiro dos viajantes: O olhar britânico (1800-1850). Rio de Janeiro, Jorge Zahar Editores, 2001. P. 29

⁹² AMARAL, Marise Basso. Histórias de viagem e a produção cultural da natureza: A paisagem do Rio Grande do Sul, segundo os viajantes estrangeiros do século XIX. Porto Alegre: UFRGS, Faculdade de Educação, 2003. (tese de doutorado) P. 75.

⁹³ Idem, 2003, p.75.

experiências vividas durante a viagem, assim “*suas narrativas duraram uma vida inteira.*”⁹⁴ E, como sugere o historiador Pierre Nora⁹⁵ em relação as experiências vividas e a memória, esta “*é a vida e está em permanente evolução, é o elo vivido no eterno presente*”.

E, dentro desse processo de retorno ao mundo europeu, “*o olhar do viajante que parte não é o mesmo do que retorna.*”⁹⁶ Desse modo, o viajante estrangeiro ao entrar em contato com o “outro”, sempre acabará levando alguma coisa desse encontro – a compreensão e o entendimento dessa nova cultura, talvez apenas a aceitação ou até mesmo a sua negação, Mas, na realidade algo foi acrescentado ao seu ser e após essa experiência, esse viajante jamais será o mesmo, deixando, entretanto, uma impressão duradoura da cidade, a partir do que “via”.

⁹⁴ GREPPI, apud MARTINS, 2001, p. 31.

⁹⁵ NORA apud HOLZER, 2000, p. 115.

⁹⁶ MARTINS, 2001, p. 165.

CAPÍTULO 2

PORTO ALEGRE: UMA PASSAGEM NO ITINERÁRIO DOS VIAJANTES DO SÉCULO XIX

“As margens da memória uma vez fixadas com palavras cancelam-se – disse Polo. Pode ser que eu tenha medo de repetidamente perder Veneza, se falar a respeito dela. Ou pode ser que falando das outras cidades, já a tenha perdido pouco a pouco”. Ítalo Calvino⁹⁷

2.1. Porto Alegre e a sua ocupação

Porto Alegre é uma cidade relativamente nova se comparada a outras capitais do Brasil. Enquanto Salvador, Rio de Janeiro e as capitais do Nordeste tiveram sua fundação no século XVI, no primeiro século de existência do Brasil, a região onde se situa Porto Alegre só começara a ser ocupada no século XVIII, portanto dois séculos depois da chegada dos portugueses ao Brasil.

A ocupação do território ao sul do meridiano de Tordesilhas fez parte da política expansionista de Portugal, que tinha no Rio da Prata o limite meridional natural de seu território na América. Como parte dessa política foi fundada a Colônia do Sacramento, em 1680, por D. Manoel Lobo, na margem direita do Rio da Prata, em frente a Buenos Aires, com o objetivo de participar do rico comércio de prata e de couros que se estabelecia na região. Sustentada na força das armas, a nova colônia nunca foi aceita por seus vizinhos espanhóis, tendo sido alvo de inúmeros sítios e assaltos. Para manter Sacramento, os portugueses estabeleceram uma rede de caminhos terrestres que cruzavam os campos da região, as “Vacarias del Mar”, cuja maior riqueza era o gado xucro, que procriava livremente a partir das matrizes deixadas no local pelos jesuítas das reduções missioneiras, aproveitando-se das pastagens naturais e da abundância de água.

⁹⁷ CALVINO, Ítalo. As cidades invisíveis. São Paulo: Companhia das Letras, 1998. P. 82.

Nas primeiras décadas do século XVIII, tropeiros paulistas e lagunenses começaram a se estabelecer e receber títulos de sesmarias ao longo do caminho das tropas, em especial nas áreas do Estreito e dos Campos de Viamão e do Gravataí, antecipando a fundação do primeiro núcleo populacional, a Vila de Rio Grande de São Pedro⁹⁸.

Em 1732, foi ocupada a margem esquerda do Guaíba, com o estabelecimento de três estâncias de gado, cujos sesmeiros requereram a posse da terra através da concessão de sesmarias. Foram eles: Jerônimo de Ornelas Menezes e Vasconcelos⁹⁹, Sebastião Francisco Chaves¹⁰⁰ e Dionísio Rodrigues Mendes¹⁰¹. Em 1740, D. Luiz de Mascarenhas passou uma carta de sesmaria a Jerônimo de Ornelas Menezes e Vasconcelos, na região onde seria o núcleo da futura cidade de Porto Alegre:

*“D. Luiz Mascarenhas Comendador da Ordem Cristo do Conselho de S. Mag. E Capitão General da Capitania de São Paulo e Minas da sua Repartição. Faço saber aos que esta minha carta de Sesmaria virem que tendo respeito a me representar Jeronymo Dornelles de Menezes acharce estabelecido com o Morro da Senhora Santa Anna que parte do Norte com o Tenente Francisco Pinto Bandeira e a devida o Rio Gravatahy ao Sul com o Tenente Sebastião Francisco Chaves que devida o Rio Jacarahy e do este as prayas do Rio Grande e de Leste com Francisco Xavier de Azambuja pedindo-me lhe fizesse mercê mandar passar carta de Sesmaria das ditas terras e attendendo ao seu requerimento em que foy ouvido o Dr. Procurador da Coroa. Hei por bem de conceder em, nome de S. Mag. Que Deos guarde ao dito Jerônimo Dorneles Menezes tres léguas de terras de Comprimento e hua de Largo na paraje chamada o morro de Senhora Santa Anna que parte do Norte com o fazenda do Tenente Francisco Pinto que devida o Rio Gravatahy e do Sul com o Tenente Sebastião Francisco Chaves que a devida o rio Jacarahy e do este as prayas do Rio Grande e do Leste com Francisco Xavier de Azambuja as quais terras lhe concedo na forma das ordens do dito Senhor &&... Data nesta Vila Boa de Goiaz aos sinco dias do mez de novembro de mil setecentos e quarenta”.*¹⁰²

⁹⁸ A vila Rio Grande foi fundada em 19 de fevereiro de 1737, quando o Brigadeiro José da Silva Paes, após uma tentativa de invasão frustrada a Maldonado, desembarcou suas tropas na Barra do Rio Grande e ali iniciou a construção de um fortim. Contava com o apoio logístico do tropeiro Cristóvão Pereira de Abreu, que ali já estava acampado com homens e gado.

⁹⁹ Jerônimo de Ornelas Menezes e Vasconcelos era natural da Ilha da Madeira e chegara ao Brasil em 1721, atuando como tropeiro. Estabelecido na região de Porto Alegre e desgostoso com a sua ocupação pelos açorianos, vendeu sua estância, transferindo-se para a região e Triunfo, onde faleceu em 1771.

¹⁰⁰ Sebastião Francisco Chaves estabeleceu-se na região em 1733 e em 30 de março de 1736 recebeu a carta da sesmaria, confirmando a posse de sua estância que tinha como limite norte, o Arroio Dilúvio e ao sul, o Arroio Cavalhada.

¹⁰¹ Dionísio Rodrigues Mendes estabeleceu-se mais ao sul, e sua estância tinha como limite norte o Arroio Cavalhada e, ao sul, o Arroio do Salso. A sede da estância ficava no atual Bairro de Belém Velho e o porto ficava no promontório que ainda hoje leva seu nome: Ponta do Dionísio.

¹⁰² Boletim Municipal. N° 1 Porto Alegre: Prefeitura Municipal, 1939.

Em 1750, um novo tratado de limites foi assinado entre Portugal e Espanha – o Tratado de Madri – pelo qual, entre outras cláusulas, Portugal cedia a posse da Colônia do Sacramento à Espanha e receberia em troca a região das Missões. Para dar cumprimento ao tratado foi organizada uma comissão de demarcação de limites composta por membros dos dois países, cujo comandante português foi Gomes Freire de Andrade. Após inúmeros tropeços e uma guerra contra os guaranis missioneiros¹⁰³, a missão teve seu trabalho suspenso e o tratado foi anulado por Portugal e Espanha.

Entretanto uma das estratégias portuguesas para a manutenção do território adquirido em 1750, seria a sua ocupação com imigrantes das ilhas dos Açores. As péssimas condições econômicas do Arquipélago levaram o Rei de Portugal a autorizar através de carta régia, de 31 de agosto de 1746, a emigração de açorianos para povoarem os presídios de Santa Catarina e Rio Grande de São Pedro.¹⁰⁴ O contrato para o transporte dos casais foi arrematado pelo armador Feliciano Velho de Oldenberg e, posteriormente, substituído por Francisco de Souza Fagundes. Nas viagens realizadas entre 1748 e 1753, chegaram ao Brasil 4.485 pessoas, conforme informação de Oswaldo R. Cabral.¹⁰⁵ Em meados de abril de 1751, o governador de Santa Catarina, Manoel Escudeiro de Souza, enviou afoitamente uma leva precursora dos açorianos, para o povoamento da Lagoa de Viamão (Porto do Dornelles), que acabou redundando numa rápida diáspora a partir de Rio Grande¹⁰⁶.

Em janeiro de 1752 saíram do Desterro, sede do governo de Santa Catarina, cerca de sessenta casais, com aproximadamente 300 pessoas, para receberem e ocuparem

“...já com suas terras delimitadas e algumas casas tosas mas habitáveis à sua espera para definitiva instalação no Morro de Santana e adjacências. Esses imigrantes não quiseram ficar principalmente pela falta de água no Morro Santana¹⁰⁷. Pouco a pouco, foram se localizar ao longo das duas margens, na península, da Lagoa do Viamão.”¹⁰⁸

¹⁰³ A Guerra Guaranítica (1754-1756) ocorreu entre os índios guaranis missioneiros e os exércitos português e espanhol, responsáveis pela demarcação dos limites do Tratado de Madri. Os primeiros, inconformados com a decisão de transmigrar para o outro lado do Rio Uruguai, entraram em confronto com os exércitos ibéricos e foram vencidos em 1756, após a morte de seu líder o cacique Sepé Tiarajú.

¹⁰⁴ CORTESÃO, Jaime. Alexandre de Gusmão e o Tratado de Madrid (Antecedentes do tratado), vol. II, p.443. Rio de Janeiro: Instituto Rio Branco, 1956-1960.

¹⁰⁵ CABRAL, Oswaldo. Os Açorianos. Florianópolis: s/editor, 1951. p.22.

¹⁰⁶ NEVES, Gervasio Rodrigo; MARTINS, Liana Bach. Morro Santana: Qual Morro? In: Anais do XXVI Encontro Estadual de Geografia. Porto Alegre: AGB- Seção Porto Alegre, 2006. (cd-rom)

¹⁰⁷ Borges Fortes coloca que “*Esse Morro Santana onde foi o núcleo inaugural dos casais, não é o seu homônimo adjacente a Porto Alegre, como se lê frequentemente. A sua verdadeira posição está irrecusavelmente indicada no Anuário de 1908, entre Areias Gordas, Fachinal, Pântano Grande e Itapoá.*” FORTES, Borges. Troncos Seculares. Rio de Janeiro: S/editor, 1931.

¹⁰⁸ SPALDING, Walter. Pequena história de Porto Alegre. Porto Alegre: Editora Sulina, 1967. P.29

Já em 1754, através das anotações do cartógrafo-engenheiro, Miguel Ângelo Blasco, que acompanhou a expedição de Gomes Freire, se teve notícia desses casais no então denominado Porto de Viamão, situado no sul da península e no ponto extremo da sesmaria de Jerônimo de Ornelas,¹⁰⁹ junto à antiga foz do Arroio Dilúvio. A descrição fez referência ao local que seria a sede da capitania, sendo, entretanto, bastante sumária:

*“Está o Porto de Viamão situado ao Norte do Rio Grande da parte de leste do Rio de quem toma o nome em 30 graus de Latitude Austral e em 325 graus 21 minutos de Longitude contados da Ilha do Ferro, e distante do Rio Grande 58 Léguas de todo o Caminho, a povoação é um aroyo de casas de palha habitadas de Casais da Ilha, e é bastantemente fértil.”*¹¹⁰

A referência à expressão *aroyo de casas* foi traduzida por Spalding¹¹¹ como uma linguagem simbólica de “correr de casas” ou uma organização urbanística das residências segundo o modelo “strassendorf”, enquanto Noal e Franco¹¹² traduziram como uma possível corruptela de “arraial”.

Os açorianos instalados provisoriamente às margens do Guaíba faziam parte das levas designadas para povoarem as Missões e esperavam a finalização do trabalho de delimitação de limites para prosseguirem viagem. Ali também haviam sido deixados por Gomes Freire cerca de 60 soldados, com a tarefa de construir as embarcações necessárias para o transporte dos colonos.¹¹³

Situado em posição estratégica, o Porto de Viamão era a porta de entrada para o interior do continente através da navegação pelo Rio Jacuí, fato este que foi percebido por Gomes Freire. Ainda em 1752, o comandante designou um capelão militar, Frei Faustino, para ocupar uma pequena capela que havia sido construída no povoado, dedicada a São Francisco Xavier e estaria localizada próxima à Praça da Alfândega¹¹⁴. Nessa época, o povoado também ficou conhecido como *São Francisco do Porto dos Casais*, embora, como afirma Spalding, sem ter havido uma sanção oficial para tal designação.

¹⁰⁹ A partir desta situação geográfica, o Porto de Viamão também era conhecido como Porto do Dornelles e, segundo Spalding, ali já estavam arranchados algumas pessoas vindas com o sesmeiro.

¹¹⁰ BLASCO, Miguel Angelo de. Notícia breve da marcha, que fez o Ilmo. e Exmo. Snr. Gomes Freyre de Andrada. In: Revista do Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Sul. II Trimestre. Ano XVIII. Porto Alegre: Livraria do Globo, 1938. p. 174.

¹¹¹ SPALDING, 1967, p.33

¹¹² NOAL FILHO, Valter Antonio; FRANCO, Sérgio da Costa. Os viajantes olham Porto Alegre: 1754-1890. Santa Maria: Annaterra, 2004. p.12.

¹¹³ MACEDO, Francisco Riopardense de. História de Porto Alegre. Porto Alegre: Editora da Universidade/UFRGS, 1993. p.20. SPALDING, 1967, p.38.

¹¹⁴ SPALDING, 1967, p. 41.

Esses açorianos instalados provisoriamente passaram a dedicar-se à agricultura, em especial ao cultivo do trigo, tanto que em 1768, segundo Paul Singer,¹¹⁵ o trigo exportado por São Francisco do Porto dos Casais correspondia a 32.278 alqueires¹¹⁶. Entretanto, somente em 12 de julho de 1772, o então governador interino da Capitania de São Pedro do Rio Grande, Antônio Veiga de Andrade, em Viamão, designou o capitão-engenheiro Alexandre Montanha para fazer a divisão de sessenta meias datas de terra na povoação de São Francisco do Porto dos Casais¹¹⁷. Esse ato significou uma ordem de medir e delimitar datas ou dadas de terras. Nada diz sobre o plano, isto é, a planta "urbana" absolutamente desconhecida. As atas da Câmara, a partir de 1772, não fazem qualquer referência a uma planta, plano ou mapa topográfico de Porto Alegre, de autoria do capitão Montanha¹¹⁸.

Uma situação inesperada modifica o papel até então desempenhado pelo Porto de São Francisco dos Casais: a invasão promovida pelo Governador de Buenos Aires, D. Pedro de Ceballos, à Vila de Rio Grande, em 1763. A guarnição que protegia a vila foi derrotada, levando as autoridades e a população a fugir desordenadamente de Rio Grande, buscando refúgio no interior da capitania. A sede do governo da Capitania e a Câmara da Vila transferiram-se provisoriamente para Viamão e a primeira sessão da Câmara foi realizada em 18 de junho de 1766. Os primeiros anos foram de desordem administrativa e a maior preocupação das tropas portuguesas era impedir o avanço castelhano pelo continente, objetivo esse que foi alcançado a duras penas, com uma linha de defesa que segurou as tropas espanholas em Rio Grande.

Quando o 2º Marquês do Lavradio, Luiz de Almeida Portugal, assumiu o Governo do Vice-Reino do Brasil, em 1769, houve uma preparação eficiente para a retomada do território. Para o governo da Capitania, o seu antecessor, o Conde de Azambuja, nomeou o Cel. José Marcelino de Figueiredo¹¹⁹, em 9 de março de 1769. Após enfrentar problemas na área militar nos seus dois primeiros anos de governo, foi chamado ao Rio de Janeiro para explicar-se junto ao Vice-Rei. Em 11 de junho de 1773, retornou ao cargo com força para tomar decisões importantes para o futuro da capitania.

¹¹⁵ SINGER, Paul. Desenvolvimento Econômico e Evolução Urbana. São Paulo: Cia. Editora Nacional, 1977. p. 152.

¹¹⁶ Alqueire é uma medida de volume que corresponde a 13,8 litros.

¹¹⁷ Anais do Arquivo Histórico do Rio Grande do Sul, vol.11, 1995, p.195.

¹¹⁸ NEVES, Gervásio Rodrigo A Planta do Capitão Montanha. In: Anais do XVI Encontro Estadual de Geografia: Porto Alegre: AGB, 2006 (cd-rom)

¹¹⁹ Seu verdadeiro nome era Manuel Jorge Gomes de Sepúlveda, capitão do Regimento dos Voluntários Reais. Após duelar e matar um oficial inglês na cidade de Faro, Sepúlveda foi enviado para o Brasil, onde serviu no Rio de Janeiro e depois com o Governador José Custódio de Sá e Faria.

Com o apoio das autoridades centrais, o Governador transferiu, no mês seguinte, a capital de Viamão para o Porto de São Francisco dos Casais, trocando-lhe o nome para Porto Alegre. Em 25 de julho, José Marcelino de Figueiredo enviou ofício à Câmara, determinando que as suas sessões fossem realizadas em Porto Alegre.¹²⁰ Os vereadores resistiram à ordem de transferência da instituição, fato que resultou na prisão por oito dias, a contar de 25 de agosto, do vereador mais velho Braz de Freitas Guimarães, por constar que esse dissera não ser seu súdito. Para a realização das sessões da Câmara, o governador mandara alugar uma casa e no dia 6 de setembro realizou-se a primeira sessão da Câmara Municipal, com a aprovação da mudança da capital assinada em carta pelo Marquês do Lavradio, datada do mesmo dia.¹²¹

Apesar de sediar a Câmara do Rio Grande de São Pedro, Porto Alegre não era uma vila, como requeria as Ordenações. Não houve um ato expresso de criação da vila, segundo Guilhermino César “*os papéis oficiais falam em formação*”¹²² ao invés de criação. Na realidade a povoação havia sido declarada *freguesia*, em 26 de março de 1772, e isto implicava em ter um cura que ali residisse e ministrasse todos os ofícios religiosos, além de ter uma jurisdição delimitada. Em 8 de janeiro do ano seguinte, o oráculo de sua paróquia foi mudado de São Francisco para Nossa Senhora da Madre de Deus.

Em 1804, Domingos José Marques de Almeida, funcionário da Coroa, estava em Porto Alegre para instalar o ofício de Escrivão de Sesmarias e, como Sargento-mor foi a Portugal reivindicar ao rei sobre a criação dos municípios, quando escrevera aquela que ficou conhecida como “primeira história gaúcha”¹²³ Dedicou o trabalho ao Príncipe D. João e nele escreveu sobre José Marcelino e a transferência da capital para Porto Alegre:

“...sendo governador da Capitania, José Marcelino de Figueiredo, varão de singular talento, aptidão e capacidade para criar e estabelecer tudo o que se acha de grande, de cômodo e de interessante naquela Capitania; teve este a providência de criar a Vila de Porto Alegre, para cuja fundação escolheu o sítio melhor que há naquele Continente; por ficar bem no centro dele, onde não pode chegar o inimigo, senão por navegação; e ser por esta mesma fácil ao comércio, dependência e interesse de toda a Capitania; porque é o terreno que

¹²⁰ Coruja FILHO. Datas Rio-Grandenses. Porto Alegre: Divisão de Cultura, 1962. p. 7

¹²¹ Índice chronologico de factos mais notaveis da Historia da Capitania, depois Província, de S. Pedro do Rio Grande do Sul por F. I. M. Homem de Mello. Presidente da Província. Porto-Alegre-Fevereiro de 1867. Revista Trimestral do Instituto Histórico Geographico e ethnographico do Brasil. Tomo XLII, 1879. parte II.

¹²² CESAR, Guilhermino. História do Rio Grande do Sul: Período Colônia. Porto Alegre: Martins Livreiro Editor, 2002. p. 182

¹²³ FERNANDES, Domingos José Marques. Descrição Corográfica, política, civil e militar da Capitania do Rio Grande de São Pedro do Sul. In Pesquisa – História n° 15. Porto Alegre: Instituto Anchieta de Pesquisas, 1961.

se levanta do lago de Viamão que depois adquiriu o nome de Porto Alegre, cujas águas o lavam pelo Norte e pelo Poente; e pelo Sul a buscar o giro e canal para a Lagoa dos Patos, na forma que também se disse; muito espaçoso e superior a inundações, de bom clima, desafogado, e de extensas vistas d'águas e de terras; e finalmente o mais próprio para a capital da Capitania. Já ali havia alguns moradores, cuja povoação se chamava de S. Francisco dos Casais; e se serviu destes, tanto para abrirem os fundamentos da grande obra que meditava, como para agasalharem e guardarem a ferramenta dos primeiros operários dela.”¹²⁴

Ainda o funcionário descreveu Marcelino como um administrador capaz e preocupado com a questão urbana, como se percebe no trecho seguinte:

“Passou portanto a desenhar praças, ruas, edifícios, corpo da guarda, quartéis de soldados, casa da fazenda real, palácio do governador, igreja paroquial, a que deu o orago de N. Sra. da Madre de Deus; e enfim tudo quanto cumpria ao serviço real do Soberano e ao público: fomentando ao mesmo passo o estabelecimento e comodidades dos particulares, convidando-os a edificarem, animando-os com oferecimentos de desenhos, ajudas de custo e proteção; de maneira, que em pouco tempo veio a estabelecer ali o governo e toda a jurisdição ordinária, dando a esta nova povoação o nome de Vila, e ao lago que a lava, o de Porto Alegre; hoje se chama uma e outra coisa Porto Alegre”.

O certo é que a região do alto da península, também denominada de “Altos da Praia” foi a escolhida para sediar os principais edifícios públicos e a Matriz e, não se pode descartar a excelente posição do sítio topográfico que permitia descortinar uma vista de 360° graus, necessária em tempos de invasões espanholas. A posição privilegiada de Porto Alegre é acentuada pela existência de um excelente porto, com águas profundas e protegidas dos ventos de sudoeste, ao mesmo tempo em que é o desaguadouro da bacia fluvial do Jacuí, que penetra no território em direção norte/oeste. Daí, a sua vocação portuária que exerceria desde o início da sua formação.

O governador aproveitou a ocasião para desapropriar a estância que pertencera a Jerônimo de Ornellas e, que já a tinha vendido a Ignácio Francisco, que recebera área semelhante próxima a Mostardas para continuar suas atividades de criação de gado. Nessa área, instalaram-se de maneira definitiva os casais açorianos destinados às Missões, que pelo não-cumprimento do Tratado de Madri, continuava como território espanhol.

¹²⁴ FERNANDES, 1961, p. 36.

Em 1774, a função militar da cidade ficou caracterizada, com a construção do Arsenal de Guerra, na ponta da península, junto à Rua da Praia. A ofensiva para desalojar os espanhóis de Rio Grande intensificou-se com a nomeação do Ten-Gen. João Henrique de Böhn para o comando do Exército do Sul, trazendo tropas de várias regiões para o povoado até que ocorresse a ofensiva final, que foi finalmente desencadeada no início de 1776, com a retomada de Rio Grande pelos portugueses e rio-grandenses. Essa movimentação de pessoas ajudou a estimular o comércio e a agricultura de Porto Alegre, pois as tropas vindas da Europa estavam acostumadas a uma dieta a base de pão, levando os açorianos a investirem nas lavouras de trigo. A produção do cereal cresceu e em 1776 foram exportados 35.035 alqueires de trigo¹²⁵, que, entretanto, não eram suficientes para abastecer as necessidades das tropas e da população crescente.

Em 1777, a situação política na Europa alterou-se com a morte do rei português D. José I e a demissão de seu primeiro ministro, o Marquês de Pombal. Em 28 de fevereiro do mesmo ano, os portugueses retomaram a Ilha de Santa Catarina, arrasada pelo general Ceballos, quando da retirada de Rio Grande, um ano antes. E, para selar a nova situação política foi assinado, em 1º de outubro, o Tratado de Santo Ildefonso, pelo Conde de Florida Blanca e D. Francisco Inocência Souza Coutinho, embaixadores de Espanha e Portugal.¹²⁶ O tratado não trouxe vantagens territoriais aos portugueses, que perderam a Colônia do Sacramento, que passaria definitivamente aos espanhóis, assim como não teve garantida a posse das Missões Orientais, região que havia sido assegurada pelo Tratado de Madri de 1750. A linha divisória do Brasil não passaria mais pela enseada de Castilhos Grande e, sim pela barra do Arroio Chuí e, estabelecia-se uma área entre as fronteiras denominada “Campos Neutrais”, entre as lagoas Mirim e Mangueira e em direção a noroeste, que não poderia ser ocupada por ambas as nações. Ali não se edificaria povoações, fortes ou postos de guarda, seria uma área desabitada, criando um deserto em torno do Prata.¹²⁷ Para realizarem a demarcação de limites, as comissões responsáveis só se reuniram em 1784 e, dessas incursões resultaram alguns relatos e memórias escritos pelos comissários Dr. José de Saldanha, João Francisco Roscio e pelo espanhol Felix de Azara.

Durante o governo de Marcelino de Figueiredo cresceram as desavenças entre os oficiais da Câmara e o governador, pois os primeiros ainda não haviam se estabelecidos

¹²⁵ SINGER, 1977, p. 152

¹²⁶ ALDEN, Dauril. Royal Government in Colonial Brazil – with special reference to the Administration of the Marquis of Lavradio, Viceroy, 1769-1779. Berkeley/Los Angeles: University of California Press, 1968.

¹²⁷ CESAR, 2002, p.200.

definitivamente na nova capital, continuando a residir em Viamão. Assim em sessão de 7 de dezembro de 1778, recebem o comunicado do governador que:

*“os mandara chamar, e vindo logo a saberem dele o que queria, lhes respondera, que do portão da praça desta vila não saíssem mais para fora, e ficassem soprezados; o que com efeito assim se achavam soprezados em cumprimento da ordem que tinha do Sr. Marquês Vice-Rei do estado para residirem nesta vila..”*¹²⁸

E, no ano seguinte, a própria Câmara mandou prender os “homens bons” residentes em Viamão, que não compareceram à eleição de “vereador de barrete”, realizada no dia anterior, de acordo com os editais, que também foram afixados em Viamão, relaxando a prisão alguns dias depois.¹²⁹ Começava a haver um interesse em consolidar a posição de capital de Porto Alegre.

Entretanto, o autoritarismo do governador causava muito desconforto aos vereadores e aos cidadãos, o que levou a Câmara, segundo Coruja Filho, a enviar em 8 de janeiro de 1780 uma representação à Rainha D. Maria I, queixando-se do Governador José Marcelino de Figueiredo, que arbitrariamente prendia os vereadores no corpo da guarda do palácio, quando estes não davam aprovação aos atos emanados do governador.¹³⁰ Em 15 de abril de 1780, os oficiais da Câmara enviaram carta ao Vice-rei, relatando as prisões e “*arbitrariedades cometidas por José Marcelino aos vereadores e ao procurador da Câmara*”¹³¹. Reclamavam da prisão do seu procurador, pela construção de uma fonte, que estaria sendo feita dentro das especificações do contrato de arrematação e não como queria o Governador. Esta situação só iria acalmar-se com a designação de um novo governador, Sebastião Xavier da Veiga Cabral da Câmara, para a capitania, que tomaria posse, em 31 de maio de 1780, na Câmara de Porto Alegre.¹³²

2.2. Os primeiros relatos sobre Porto Alegre: Os relatórios dos funcionários reais no século XVIII

Durante o último quartel do século XVIII, o interesse português em conhecer o potencial econômico de seus territórios crescera como já foi visto no capítulo 1. Os

¹²⁸ AHMV - Livros de Atas da Câmara Municipal de Porto Alegre – 1.2.1. 1766-1784 – cópia 1/2. p.132.

¹²⁹ Idem, p.142

¹³⁰ CORUJA FILHO, 1962, p.

¹³¹ AHMV - Livros de Atas da Câmara Municipal de Porto Alegre – 1.2.1. 1766-1784 – cópia 1/2. p.160

¹³² Idem, p.164

funcionários reais ou a serviço do rei enviavam-lhe relatos dos locais por onde passavam, com o objetivo de aumentar os conhecimentos da coroa sobre o território americano. Dentro destes relatos pode-se citar os trabalhos de Francisco João Roscio, do Tenente-General João Henrique Böhm, de Domingos Moniz Barreto, de Sebastião Francisco Bettamio e do Brigadeiro Sebastião Xavier da Veiga Cabral da Câmara.

Em suas estadas em Porto Alegre fizeram descrições do povoado ressaltando sua excelente localização geográfica e a qualidade de seus recursos materiais. Sobre a localização, Sebastião Cabral da Câmara¹³³ escreveu:

*“A povoação de Porto Alegre está situada no centro do Continente sobre terreno sólido, em abundância de pedra, por ora não há falta de madeiras suficientes e conservará menos de quatro léguas de distância uma boa fábrica de telhas e tijolos; a imediação em que está da Lagoa dos Patos lhe facilita as viagens e transporte para as duas fronteiras de Rio Grande e Rio Pardo e o socorrê-las dos Armazéns Reais que não sendo atualmente de consideração, servem contudo de remédio.”*¹³⁴

Como militar, Câmara elogiou a posição estratégica da cidade, que, graças à sua centralidade permitia às tropas deslocar-se rapidamente entre as duas fronteiras da capitania: Rio Grande e Rio Pardo, ao mesmo tempo em que mencionava a abundância de materiais necessários para a edificação de uma cidade: pedra, madeira, argila.

Domingos Barreto¹³⁵ também se referiu à posição central de Porto Alegre: *“a qual, ficando situada quase no centro do Continente, dista da Vila de S. Pedro sessenta léguas com pouca diferença.”* E, ainda fez referências sobre o local como de

“aprazível habitação, que antes de ser Vila^l se denominava Porto dos Casais, é a mais deleitável de todo aquele Continente. Está situada em uma eminência, e desta

¹³³ Sebastião Xavier da Veiga Cabral da Câmara nasceu em Portugal e, como oficial do Exército Português veio para a fronteira sul em 1773, para incorporar-se às forças responsáveis pela expulsão dos espanhóis de Rio Grande. Em 1780 foi nomeado Governador da Capitania e exerceu também a função de Primeiro Comissário da Demarcação de Limites, do Tratado de Santo Ildefonso. Ficou no governo até 1801.

¹³⁴ Carta do governador Sebastião Xavier da Veiga Cabral da Câmara ao Vice-Rei Luiz de Vasconcelos e Souza, de 22 de dezembro de 1780, transcrita no Boletim Municipal da Prefeitura de Porto Alegre, v. VIII, 1945, n. 22, pp. 299-301.

¹³⁵ Domingos Alves Branco Moniz Barreto era militar e nascido na Capitania da Bahia. Participou da Campanha que expulsou os espanhóis de Rio Grande, deixando a capitania em 1778, data em que, provavelmente escreveu suas *“Observações relativas à Agricultura, Comércio e Navegação do continente de São Pedro”*. Em 1804, foi nomeado Sargento-Mor e, em 1810, Coronel, voltando ao sul, em 1816, para ser Secretário do Governo da Província Cisplatina. Interessado em economia e política, posicionou-se ao lado dos liberais maçônicos que defendiam a Independência do Brasil sob o comando de D. Pedro. (CESAR, 1981, p. 167)

*desce até as margens de um doce lago, comunicado de aprazíveis rios, onde podem ancorar corvetas de muito bom lote e navios”.*¹³⁶

A posição portuária de Porto Alegre ficava definida como importante para o desenvolvimento do povoado, favorecendo o abastecimento das tropas e da população.

João Francisco Roscio¹³⁷ acompanhou a Comissão de Demarcação e fez os mapas e os relatórios da Expedição. Em sua passagem por Porto Alegre, fez um curto relato, no qual elogia o local, mas constatou que não há uma abundância de fontes de água e os habitantes utilizavam-se da água do rio. Sobre a situação de Porto Alegre escreveu:

*“É uma povoação principiada novamente pelo governador José Marcelino de Figueiredo e tem se aumentado muito a proporção do tempo. A sua situação é um rabo ou ponta de terra montuosa que termina em um saco ou largo onde desembocam 4 grandes rios que são o Gravataí, o Rio dos Sinos, o Rio Caí e o Rio Guaíba”*¹³⁸

No texto percebe-se sua preocupação com a defesa da capital, pois fez as seguintes anotações sobre a presença de militares:

*Este saco ou largo tem sua garganta mais abaixo onde chamam Pedras Brancas e depois segue-se outro saco ou largo de Itapuã que acaba em outra garganta no Estreito de Itapuã que é formado de um rabo de terra ou montanha da parte do Viamão onde há uma Bateria novamente construída de terra em que se acha uma guarda de três soldados e de outra ponta em que há outro monte da parte dos Tapes.*¹³⁹

Roscio acentuou no texto a posição estratégica do Estreito de Itapuã, onde o lago estreitava-se, permitindo a colocação de baterias com canhões e soldados o que permitiria a defesa com ataques dos espanhóis vindos pela lagoa. É, também dessa época, a preocupação em passar correntes entre as duas margens do Guaíba, fechando a entrada do porto de Porto Alegre.

Por sua vez, no relato do Ten-Gen. João Henrique Böhm¹⁴⁰, comandante do Exército português que expulsou os espanhóis de Rio Grande, destacou a posição de

¹³⁶ BARRETO, Domingos Alves Branco Moniz. Observações relativas à Agricultura, Comércio e Navegação do Continente do Rio Grande de São Pedro. In: CÉSAR, Guilhermino. Primeiros cronistas do Rio Grande do Sul 1605-1801. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2. ed., 1981. p. 171-174.

¹³⁷ João Francisco Roscio nasceu na Ilha da Madeira, em 1733. Era engenheiro militar e geógrafo, chegando ao Brasil em 1767, sendo designado para servir no sul. Participou da expedição demarcatória do tratado de Santo Ildefonso. Chegou a ocupar o cargo de Governador interino da Capitania de São Pedro entre 1801 e 1803. Faleceu em Porto Alegre, em 1805.

¹³⁸ ROSCIO, Francisco João. Compêndio Noticioso do Continente do Rio Grande de São Pedro até o Distrito do governo de Santa Catarina, extraído dos meus diários, observações e notícias que alcancei nas jornadas que fiz ao dito continente nos anos de 1774 e 1775. In: FREITAS, Décio. Capitalismo Pastoral. Porto Alegre: EST - SLB, 1980. Os originais encontram-se no setor de Manuscritos da Fundação Biblioteca Nacional.

¹³⁹ FREITAS, 1980, p. 87.

¹⁴⁰ João Henrique Böhm nasceu em Bremen, em 1708. Contratado pelo Exército Português para ser instrutor, foi nomeado Tenente-General e inspetor geral das tropas no Brasil. Foi designado para a missão de expulsar os espanhóis de Rio Grande, o que realizou em 1776. Faleceu no Rio de Janeiro, em 1783.

anfiteatro da cidade, situando a casa do Governador e uma precária igreja no ponto mais alto do sítio.¹⁴¹ Nas suas memórias¹⁴² retomou a sua passagem por Porto Alegre e deteve-se em analisar a posição de centro de operações militares da povoação, após “*visitar os Armazéns, o Estaleiro, os Quartéis e as tropas*”. Desagradou-lhe a situação em que encontrou esses armazéns sem “*Comissário de nenhuma espécie, com “a junta¹⁴³ administrando tudo*”, mas estando os armazéns, “*principalmente o das ferragens, em grandíssima desordem, e todos muito mal providos e cheios de trapos.*”¹⁴⁴ Entretanto ao expor esses fatos à Junta da Real Fazenda, recebeu como resposta de seus integrantes, que era difícil encontrar pessoas aptas para esse cargo de Almojarife, pois os mais capazes haviam fugido do continente ou se dedicavam aos seus negócios particulares. Nessa ocasião, Böhm reuniu-se com o Governador e o Major Rafael Pinto Bandeira para traçar a estratégia da guerra de retomada, o que ressaltava a função militar da cidade. Também nessa ocasião inspecionou a construção de uma sumaca e dos barcos no estaleiro do povoado¹⁴⁵, demonstrando, que 25 anos depois Porto Alegre manteve desenvolvida uma incipiente indústria naval, com o objetivo de prover as necessidades do exército português.

Em seu relato o Ten-Gen. Böhm fez referências ao funcionário da Real Fazenda, Sebastião Francisco Bettamio¹⁴⁶, como uma pessoa capaz e que a Junta fez questão que

“me acompanhasse à Fronteira para ter junto de mim uma pessoa que me ajudasse a reparar o mal que a ignorância e a incapacidade total do comissário fazia todos os dias, e para pôr os Armazéns em alguma ordem, para onde o Vice-Rei já tinha feito diferentes remessas em gente. A junta me testemunhou boa vontade e achei o Provedor um homem muito bom.”¹⁴⁷

Esse funcionário real escreveu a “*Notícia Particular do Continente do Rio Grande do Sul*”, no qual fez um relatório da situação que encontrou na Capitania para a Coroa Portuguesa, considerado um importante testemunho da burocracia do período. Além desse aspecto, o texto

¹⁴¹ BÖHM, Johann Heinrich. Diário da marcha que fez o Illm^o e Exm^o Sr. General em chefe do campo de João da Cunha, para a vila de Porto Alegre, desta vila para a povoação do Rio Pardo, daquy para Piquiry, thé voltarão acampamento de João da Cunha. BNRJ., mss. 11-35, 36 26. 21 pgs. escritas. Coleção Rio Grande do Sul. Proveniente da Coleção Marques. (1775) p. 11

¹⁴² BÖHM, Johann Heinrich. *Memórias e Correspondência*. In: BENTO, Cláudio Manoel. *A Guerra de Restauração no Rio Grande do Sul*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, 1996.

¹⁴³ Referia-se à Junta da Real Fazenda.

¹⁴⁴ BOEHM, João Henrique. *Mémoires relatifs à l'expédition au Rio Grande*. In: *Anais do Simpósio Comemorativo do Bicentenário da Restauração do Rio Grande (1776-1976)*, III vol. Rio de Janeiro, 1979. p. 65.

¹⁴⁵ BOEHM, 1979, p.65

¹⁴⁶ Sebastião Francisco Bettamio nasceu em Lisboa. Ocupou um cargo de oficial da Junta da Real Fazenda em Porto Alegre.

¹⁴⁷ BOEHM, 1979, p.70

de Bettamio sobressaiu-se como uma insuperável descrição corográfica da região no final do século XVIII. Sobre Porto Alegre fez uma pequena descrição da vila, ressaltando a posição arbitrária do governador Marcelino de Figueiredo ao transferir a sede da capitania de Viamão para o local, mas também reconheceu a situação à beira do Guaíba mais favorável do que a anterior. Sobre esse aspecto escreveu

*“A distância do porto de mar fez parecer mais útil formar-se a povoação de Porto Alegre; e com efeito, desde o ano de 1773 se trabalha ali, e se tem feito à custa da Fazenda Real alguns edifícios de valor, e os particulares também os têm feito, pela necessidade de acompanharem a Capital”*¹⁴⁸

Entretanto, Bettamio foi incisivo em afirmar que a capital deveria transferir-se novamente para Rio Grande e para tanto sugeriu algumas providências à Coroa, como:

1ª. — Uma ordem para que a capital do continente seja na vila de S. Pedro, da qual se não possa mudar por pretexto algum, fazer-se a este respeito representação. Em quanto se não assentar fixamente nesta resolução, e que não fique a arbítrio dos governadores poderem mudar a sua residência, sempre aqueles moradores se conservarão na esperança de melhorar, ou trocar de sítio, e nunca farão estabelecimentos permanentes, nem casas a que se possa dar este nome, mas sim choupanas para viver algum tempo.

2ª. — Que logo vá residir na vila o Governador do continente, fazendo mudar para ela a provedoria, a câmara e dos os mais juizes, e pessoas que constituem o Corpo Civil. Depois de feita esta mudança, todo os mais moradores, cujos empregos, ou negócios obriga a viver na capital, virão insensivelmente habitar nela, e a aumentarão.

*3ª. — Para os transportes assim do que pertence à Fazenda Real, câmara, e mais tribunais, me parece justo se empregarem todas as embarcações de El-Rei, visto que a mudança se pode fazer pelo rio. E também me parece justo ajudar os particulares, concedendo-lhes nas mesmas embarcações grátis as passagens daqueles que dentro de um ano, ou dois forem habitar na vila.*¹⁴⁹

Essa sugestão só foi possível, pois quando escreveu seu relatório em 1780, Rio Grande já havia sido retomada pelos portugueses.

Desses relatos, aquele que possui uma maior preocupação com a paisagem e o potencial agrícola e econômico da região é o relato de Domingos Moniz Barreto¹⁵⁰, quando

¹⁴⁸ BETTAMIO, Sebastião Francisco. Notícia particular do Continente do Rio Grande do Sul, segundo o que vi no mesmo Continente, e notícias que nelle alcancei com as notas do que me parece necessário para augmento do mesmo Continente e utilidade da Real Fazenda. In: Revista do Instituto Histórico e Geographico Brasileiro, Rio de Janeiro: 1858, 3º trimestre, tomo XXI, pp. 219-270, p. 220.

¹⁴⁹ BETTAMIO, 1858, p. 228.

¹⁵⁰ Domingos Moniz Barreto nasceu na Bahia. Integrou o exército português, participando muito jovem da campanha da reconquista de Rio Grande. Ascendeu aos altos postos do Exército, integrante do grupo maçônico

ressaltou a qualidade da terra, a abundância de “*frutas da Europa*”, a produção de trigo e a criação de gado, como na passagem abaixo:

“... até as divisões e cercas das estâncias e fazendas são de pessegueiros. Para a cultura do trigo é especial, e produz muito mais que em outra parte. Para o reduzir a farinha, além das muitas azenhas que para isto tem, inventaram uns moinhos de vento feitos de madeira sobre rodas, que se movem puxados por bois, segundo sopram os ventos, de uns para outros sítios. Há em todos os seus arrabaldes famosas estâncias de gados, e nestas, grandes fábricas de queijo de muito bom gosto e duração, à semelhança dos de Inglaterra. Abunda o porto do seu rio em todos os sábados da semana de grandes canoas carregadas de víveres e frutas, conforme o tempo, de que prodigamente se alimentam os seus habitantes. Toda esta provisão desce de outras pequenas povoações, que se comunicam ao porto principal por formosos e deleitáveis rios.”¹⁵¹

Barreto chamou a atenção para as questões relativas ao abastecimento da cidade e das possibilidades de desenvolvimento das regiões vizinhas com o comércio que realizavam com a capital. Algumas décadas depois, por volta de 1840, essa seria uma realidade concreta com o comércio crescente entre as regiões coloniais alemãs em torno do Rio dos Sinos com Porto Alegre.

No final do século XVIII, Porto Alegre, com o status de capital da Capitania consolidado, via crescer sua população, passando de 1.500, em 1772, para 3.927 habitantes, em 1803 e 6.035, em 1807.¹⁵² Os prédios administrativos foram construídos no “*Altos da Praia*”, atual Praça da Matriz, assim como uma cadeia e a forca, representando a justiça. Duas fontes foram construídas em 1780, para tentar resolver o problema do abastecimento de água, pois esta era retirada do Guaíba e aumentava a preocupação com a saúde da população, uma vez que no mesmo local eram depositados o lixo e os despejos da povoação.

A cidade desenvolvia-se em torno das três ruas paralelas – Rua da Praia, Rua do Cotovelo, Rua da Graça – que existiam desde o surgimento do aglomerado formado com a chegada dos casais. O governo, através da Câmara, tratava de nivelá-las e melhorar a situação dos eixos que a cortavam: a Rua do Ouvidor, a Rua Direita, a de Bragança, a Rua do Arroio, pois era necessário domar as águas que se precipitavam em direção ao Guaíba, seja na direção norte ou sul. Assim foram construídas algumas rústicas pontes em diversas ruas, sendo que a

de Gonçalves Ledo, defendeu a Independência, reformando-se como Tenente-General. Faleceu no Rio de Janeiro, em 1831.

¹⁵¹ BARRETO, Domingos Alves Branco Moniz. Observações relativas à Agricultura, Comércio e Navegação do Continente do Rio Grande de São Pedro. In: CESAR, Guilhermino. Primeiros Cronistas do Rio Grande do Sul. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 1981, p. 172.

¹⁵² SPALDING, 1967, p. 51.

Rua do Cotovelo teve a sua seção oeste conhecida com o nome de Rua da Ponte (Rua Riachuelo). Em 1794, a Câmara com o objetivo de melhorar a circulação de pessoas e carroças convocou os proprietários das ruas principais a realizarem o calçamento das frentes de suas propriedades. Esse sistema se estenderia até meados do século seguinte, com os proprietários responsabilizando-se inclusive pelo calçamento do leito das ruas.

O perímetro do povoado estava delimitado por uma espécie de fortificação, que segundo, Macedo¹⁵³ havia sido mandada construir em 1778, pelo Governador Marcelino. Na verdade eram apenas *trincheiras de pau-a-pique*, complementadas com um valo na parte externa. O portão, ao qual os documentos referiam-se, nada mais era do que a passagem, situada no local mais natural, o ponto mais baixo do divisor de águas entre as Ruas São José (Duque de Caxias) e a Estrada dos Moinhos (Av. Independência), que saía da parte alta da cidade para a Várzea que a contornava no seu sentido sul. Neste local, acampavam os carreteiros que vinham de Viamão para abastecer a cidade. As trincheiras apareceriam demarcadas nas plantas de Porto Alegre de 1837 e 1839, algumas décadas depois.

Enfim, Porto Alegre entrava no século XIX, com os equipamentos urbanos necessários ao seu crescimento e ao desenvolvimento econômico, principalmente com a instalação de uma Alfândega e seu “consulado” em Rio Grande, em 1804, o que possibilitou um aumento da circulação de mercadorias e de impostos. O local designado para a sua instalação foi a Praça do Mercado, onde já estavam estabelecidas algumas bancas que faziam o abastecimento da cidade, inclusive uma banca de peixe.¹⁵⁴ Logo passaria a ser conhecida como Praça da Alfândega.

2.3. Os viajantes da primeira metade do século XIX observam Porto Alegre

A abertura, proporcionada com a transmigração da Corte Portuguesa para o Brasil, em janeiro de 1808, entre modificações políticas, econômicas e sociais, possibilitou, como já foi visto no capítulo 1, a entrada e a circulação de viajantes estrangeiros pelo território brasileiro. Nos séculos XVII e XVIII, poucos estrangeiros tiveram permissão de visitar o país, por questões de segurança, a sua entrada era proibida, em especial nos territórios de maior interesse econômico, como o das Minas, pois o medo da espionagem e a

¹⁵³ MACEDO, 1993, p. 38.

¹⁵⁴ AHMV - Livros de Atas da Câmara Municipal de Porto Alegre – 1.2.1. 1766-1784 – cópia 1/2. p.199.

possibilidade do conhecimento das riquezas e potencialidades da região pelos rivais europeus eram fatores decisivos para qualquer inibir qualquer tentativa de viagem. Mesmo durante o século XVIII, com o crescimento do interesse pela História Natural, os cientistas eram proibidos de ingressar no Brasil, apenas naturalistas súditos de Portugal tiveram esse privilégio, como o baiano Alexandre Rodrigues Ferreira e o português Manuel Arruda Câmara. Inclusive, cientistas importantes como Alexander Humboldt e Aimé Bonpland tiveram negado o pedido para percorrer o território brasileiro, quando da conceituada expedição que realizaram à América, entre 1799 e 1804.

A partir de 1808, a situação política modificou-se e a própria Coroa começou a incentivar a organização de grandes expedições científicas e, mesmo permitir que viajantes solitários percorressem o Brasil. Dessas grandes expedições organizadas nas décadas de 1810 e 1820, nenhuma delas chegou ao sul do Brasil, talvez por seu estado de constante beligerância, talvez por seu clima subtropical, muito parecido com o europeu, que não despertava o mesmo interesse que a flora e a fauna tropicais. Os viajantes, que chegaram ao sul, vieram quase sempre por conta própria, quase sem o financiamento de órgãos oficiais locais ou estrangeiros, em expedições que exigia, conforme Lisboa¹⁵⁵, grande “*aparato material — mapas, instrumentos de medição, trabalho (no caso do botânico, do zoólogo, do geólogo etc.) —, além de considerável soma de dinheiro que pagasse a aventura*”. Por sua vez a sua passagem pelo território requeria a “*dependência de licenças oficiais, vistos de entrada, permanência e saída, e permissões especiais para territórios de segurança nacional*”, como fica muito claro no relato de Saint-Hilaire. Outros, como já foi visto eram mercenários ou militares, que vinham prestar seus serviços nas lutas pela posse da Província Cisplatina, enquanto, que havia os comerciantes, que viajavam a procura de novas oportunidades econômicas.

Os viajantes escolhidos para esse trabalho foram aqueles preocupados em deixar as impressões sobre suas viagens em relatos científicos, diários, cartas, relatórios, iconografia, com dados que iam coletando ao longo do trajeto. E, para essa escolha considerou-se o conceito de literatura de viagem, que pressupõe conforme o entendimento de Lisboa¹⁵⁶ “*o deslocamento físico do autor pelo espaço geográfico, por tempo determinado, e a transformação do observado e do vivido em narrativa.*” Entretanto, não há uma delimitação rigorosa para esse gênero, com “*inúmeras formas de errância e inúmeros estilos de*

¹⁵⁵ LISBOA, Karen Macknow. A Nova Atlântida de Spix e Martius: natureza e civilização na Viagem pelo Brasil. São Paulo: Editora Hucitec/FAPESP, 1997. p. 33

¹⁵⁶ LISBOA, 1997, p. 34

descrições”, pois podem interferir as questões subjetivas de cada autor, uma vez que ao viverem em determinada época histórica, acabam sendo impregnados de determinados valores que a caracterizam. Assim, escolheu-se dos relatos sobre Porto Alegre coletados, aqueles em que seus autores encaixavam-se nesse conceito de viajantes, ou seja, pessoas que realizaram esses deslocamentos no espaço e no tempo por um período determinado e, que acabaram retornando ao seu país natal ou após alguns anos acabaram se estabelecendo em outro local.

2.3.1. John Luccock

O primeiro viajante inglês que deixou seu relato registrado sobre a cidade foi John Luccock. Comerciante, viajou pelo Brasil Meridional e morou durante 10 anos no Rio de Janeiro. Sobre Porto Alegre escreveu apenas uma página na sua obra de cerca de 435 páginas. Sobre o aspecto físico e a localização, elogiou a cidade na seguinte passagem:

“sobre a margem setentrional do Jacuí e a vinte e cinco milhas de sua foz, fica a linda cidade de Porto Alegre. Acha-se sobre uma declividade, dominando uma belíssima vista do rio e das regiões circunvizinhas. As casas são bem construídas, caiadas por fora e dispostas em ruas, muitas delas largas e calcadas. Desde 1773 que é capital da província; o paço do Governo e as repartições públicas acham-se sobre o cume de um morro”¹⁵⁷.

Em relação às atividades comerciais que desenvolvia fez algumas observações que deixa perceber o seu interesse econômico da viagem e em especial a sua relação com os seus conterrâneos, já percebendo que alguns ingleses ali estavam estabelecidos em busca de oportunidades de negócios:

“Possui um estaleiro abundantemente suprido com a madeira que cresce nas margens daqueles rios, que a levam a seu destino. Como capital, sua influência é larga; como centro comercial, é chave de uma grande extensão de território e de muitos rios navegáveis. Grande número de ingleses de há muito que se estabeleceu em redor dessa localidade favorecida...”¹⁵⁸

Entretanto o seu “olhar europeu” sobressaiu-se ao observar que “... o lugar ainda não progrediu bastante nas artes da vida civilizada, para que já seja de residência agradável.” E, prosseguia relatando a experiência de um conterrâneo que “tentou melhorar sua lavoura, introduzindo o arado nas margens do Taquari, cerca de noventa milhas a montante de Porto Alegre, creio que sem resultado.”

¹⁵⁷ LUCCOCK, John. Notas sobre o Rio-de-Janeiro e partes meridionais do Brasil tomadas durante uma estada de dez anos nesse país, de 1808 a 1818. Tradução de Milton da Silva Rodrigues. São Paulo: Livraria Martins, 1942. p. 152.

¹⁵⁸ LUCCOCK, 1942, p. 152

Mas mostrou-se otimista com o futuro do lugar, pois, segundo ele “...*este lado da província, contudo, progride rapidamente e dia por dia, apesar de que o povo não tem ainda instrução e muito menos cultura moral e religiosa.*”¹⁵⁹ E, novamente o seu “olhar europeu” detectou uma realidade da capitania a total falta de instrução, com muitos poucos professores na cidade e no território e a questão moral e religiosa, com a falta de padres, contrapondo-se à sua rígida formação protestante ao catolicismo praticado no Brasil.

2.3.2. Wilhelm Feldner

Esse viajante polonês chegou ao Rio Grande do Sul, em 1810, realizando a primeira expedição científica ao território sulino. Interessado em mineralogia, mas não deixou de observar outros assuntos da História Natural. Relatou seu encontro com o Governador D. Diogo de Souza, o qual demonstrou interesse “*sobre meu negócio*”, ou seja a mineralogia, e conversou sobre outros assuntos, como o desenvolvimento das Ciências em território alemão, quando citaram os importantes cientistas: Werner, Karsten, Wildenow, Humboldt, Graf Hoffmannsegg. Assim também lembraram dos artistas e poetas de sua terra natal que eram do conhecimento do governador. Essa visita demonstra o quanto era importante ter a autorização da autoridade local para o bom prosseguimento da viagem. Sobre esse pormenor, Feldner referiu-se no seguinte trecho referentes aos dias 19 até 31 de agosto, no qual afirmou: “*Durante todo esse tempo, não tive coisa alguma a fazer e, embora não faltasse mais nada para a minha partida, o despacho não foi feito*”¹⁶⁰.

Esse tempo à espera da autorização de viagem, serviu-lhe para conhecer a sociedade local, e, segundo o autor frequentou jantares e saraus oferecidos em sua homenagem, fazendo algumas observações sobre a condição feminina no período. Observou que durante o jantar que lhe fora oferecido por um cirurgião da cidade, a dona da casa não se sentou à mesa, apenas cuidando de servir a mesa.

No seu retorno à cidade, após a viagem pelo interior, aproveitou o tempo para organizar o material coletado. Mas servindo aos interesses do Governo, fez uma visita a determinada região para investigar a existência de mina de carvão. Outro episódio interessante relatado por Feldner foi o interesse de um habitante de Porto Alegre em mostrar-lhe uma

¹⁵⁹ Idem, p. 152

¹⁶⁰ FELDNER, Wilhelm C. G. *Reisen durch mehrere Provinzen Brasiliens — Aus seinen nachgelassenen Papieren. Zweiter Theil - Reisebemerkungen.* Liegnitz: E. D'oench, 1828. 259 p. Fragmento traduzido por Harald e Rosani Umbach. In: NOAL FILHO, 2004, p. 30.

pedra trabalhada sob forma de tartaruga – um zoólito, para o qual o cientista teceu uma explicação etnográfica.

“Trouxeram-me uma pedra, que foi encontrada em uma lavoura perto de Porto Alegre. No lado de baixo, ela é escavada em forma de tigela, em cima, tem a forma, todavia apenas tosca, de um pássaro ou de uma tartaruga. Ela é, sem dúvida alguma, um produto artístico dos nativos do Brasil, como também os machados de guerra feitos com pedra, que se encontram perto do Rio de Janeiro; se são mero enfeite, emblema de um bando, ou objeto de culto religioso, isso algum outro deverá decidir.”¹⁶¹

Na sua passagem por Porto Alegre, Feldner procurou descrever a vida em sociedade e pouco preocupou-se com os aspectos naturais da região, com sua geografia e história.

2.3.3. Nicolau Dreys

Esse viajante francês publicou ainda em vida um precioso relato sobre sua passagem pelo Rio Grande do Sul, sua *Notícia Descritiva da Província do Rio Grande de São Pedro do Sul*, além de informações relativas à “*topografia física*” e às paisagens por onde passou, fez uma descrição da política, “*e de um ensaio de estatística local, informações sobre o estado atual da população, suas subdivisões, e sobre o caráter e costumes dos habitantes*”, como está no subtítulo de seu livro. Como emigrado político e comerciante, seu relato não teve preocupação com as questões metodológicas da História Natural, portanto, quase não se encontra descrições detalhadas de plantas e animais, com seus nomes científicos, como é comum encontrar-se nos diários de Saint-Hilaire. Concentrou-se nas descrições dos locais, suas possibilidades econômicas e nos costumes dos habitantes.

Sobre sua passagem por Porto Alegre fez um pequeno histórico da origem da cidade, destacando o seu pouco tempo de existência e o seu desenvolvimento, ao escrever:

“Porto Alegre, como todas as grandes povoações da província, atesta quão novos estão ainda seus princípios, e quão rápidos têm sido seus progressos; há pouco mais de 60 anos que o lugar, em que se levanta essa suntuosa cidade, era selvagem, coberto de matos, asilo ordinário das feras.”¹⁶²

¹⁶¹ Idem, p. 31

¹⁶² DREYS, Nicolau. *Notícia Descritiva da Província do Rio Grande de São Pedro do Sul*. Porto Alegre: Nova Dimensão/EDIPUCRS, 1990. 4ª ed. P. 66.

Ressaltou que o seu crescimento ocorreu ao ser designada sede do governo em 1773, ocasião em que chamava-se Porto dos Casais e, era desconhecida dos europeus

“tanto assim, que na maior parte dos mapas, ou, para melhor dizer, em todos os mapas publicados na Europa, até estes últimos tempos, a existência de Porto Alegre parece ser ignorada dos geógrafos, e Viamão aparece ainda dando o nome a todo o território”.¹⁶³

Ao descrever a paisagem do sítio urbano, Dreys resgatou o antigo nome do promontório onde a povoação nasceu:

“Porto Alegre está assentado sobre uma eminência denominada antigamente: Morro de Santa Ana, o qual se projeta ao Sul como uma península, na Lagoa dos Patos, ou mais exatamente no apêndice da lagoa, em que desagua o Jacuí; da parte de Oeste o outeiro abaixa-se brandamente para o rio, mas, da parte oposta, isto é, a Este é mais áspero, e em algumas partes implantado quase a pique sobre a várzea, que se estende a seus pés; ao Sul, da banda do arsenal, a descida é igualmente suave, e ao Norte acha-se em contato com umas terras altas, ondulosas: formando geralmente uma lombada quase prolongada até as margens do Rio Gravataí, ao pé da Serra Geral”.¹⁶⁴

Essa discussão, sobre o local onde o povoamento iniciou-se e onde os primeiros casais açorianos estabeleceram-se, está ligada à posição do histórico Morro Santana. Dreys foi bastante claro ao afirmar que esse “*eminência*” ou elevação chamava-se antigamente de Morro Santana e, essa informação vai ser corroborada pela Planta de Porto Alegre de 1839, elaborada por L. P. Dias, que destacava a elevação que se estende da península até a atual Av. Independência, como sendo o Morro de Santana.¹⁶⁵

Dreys pareceu deslumbrado com a paisagem descortinada do alto da colina, onde estavam os prédios públicos, chegando a afirmar “*nesta posição goza-se da vista mais agradável, e mais grandiosa que se pode encontrar no país.*”¹⁶⁶ Sobre o posicionamento das principais ruas de Porto Alegre destacou, especialmente a rua do comércio, matéria que era de seu interesse:

“...correm paralelamente à direção do morro, isto é, quase Norte e Sul, elas se comunicam entre si por ladeiras ou ruas transversais mais ou menos íngremes, que as cortam em ângulo reto; a rua mais extensa, e a mais importante, em respeito ao comércio e à população, é a da praia, que se prolonga em torno do morro a Oeste, à borda da lagoa; nesta rua, formada por casas geralmente altas, de estilo elegante e moderno, quase todas habitadas por negociantes, é que parece se ter

¹⁶³ DREYS, 1990, p. 66

¹⁶⁴ Idem, p. 67

¹⁶⁵ NEVES, 2006, cd-rom.

¹⁶⁶ DREYS, 1990, p. 67

concentrado o negócio, deixando às outras classes da sociedade as ruas abertas sobre os planos superiores.”¹⁶⁷

Sobre a paisagem contígua à cidade, Dreys descreveu a Várzea como:

*“uma extensa e graciosa planície persemada de chácaras, de casas de boa aparência, e de alguns estabelecimentos de indústria local, como olarias, etc., é regada por um riacho, que desce das alturas vizinhas, na direção de Este, e vem desembocar na lagoa, ao pé do montículo ocupado pela cidade”.*¹⁶⁸

Ao mesmo tempo, elogiou o trabalho dos porto-alegrenses em transformar uma paisagem arenosa da área meridional ao Riacho em jardins e hortas:

*“ a arte e o trabalho coligaram-se para transformar em aprazível jardim uma terra naturalmente estéril: agora distribuída, carregada de produtos, entre vários vizinhos possuidores de hortas, e de casas de recreio; é um passeio frequentado pelos cidadãos que procuram o sopro salutífero da viração, em face da extensa perspectiva da lagoa”.*¹⁶⁹

Mas, Dreys referiu-se às dificuldades para se chegar ao sul, devido às íngremes escarpas que descem do alto da colina. Essa foi a maior dificuldade para a urbanização do lado sul do povoado, acrescida dos fortes ventos sul/sudoeste, que castigavam as embarcações que ali aportavam, e às cheias regulares do Riacho Dilúvio, que freqüentemente saía do seu leito após enxurradas.

Dreys sentiu sensibilizado com a paisagem descortinada a partir do centro da cidade em direção ao Noroeste, passando pelo porto e seguindo pela beira do rio até *“uma bela alameda plantada da banda do rio de árvores frondosas: chama-se o Caminho Novo e prolonga-se, quase sempre com os mesmos ornatos, até perto da embocadura do rio Gravataí”* e aconselhou os leitores a fazerem esse passeio: *“é certamente um dos mais excelentes passeios que se pode ver”.*¹⁷⁰

Ressaltou o aspecto econômico, ao descrever as chácaras do *“outro lado do rio”*, nas quais se cultivavam pomares, com grande variedade de árvores frutíferas, como *“as uvas (as mais deliciosas que se pode encontrar no continente americano, e que tivemos ocasião de comparar, por suas formas e seu sabor, com as tão celebradas uvas de Fontainebleau), os pêssegos, os figos, as pêras, os marmelos, juntos com a laranja, a lima, a banana”*, e admirou-se que qualquer pessoa pudesse entrar nos pomares *“e pedir o que lhe agradar; achará logo em todas as partes obsequiosa prontidão em o servirem, e os*

¹⁶⁷ Idem, p. 67.

¹⁶⁸ Ibidem, p. 67.

¹⁶⁹ Ibidem, p.68

¹⁷⁰ DREYS, 1990, p.68

*refrescos apetecidos lhe serão apresentados com um desinteresse digno dos tempos patriarcais; os costumes generosos dos donos assim o tem determinado*¹⁷¹. Referia-se nessa passagem ao costume comum entre os habitantes da província de oferecer comida e bebida aos viajantes.

Em outro trecho, Dreys comentou sobre o comércio existente na cidade, dizendo-o bem abastecido de produtos de luxo e fazendas para as “*classes avantajadas*”. Enquanto que o abastecimento de gêneros provinha das chácaras vizinhas, com grande variedade de frutas e hortaliças, fez também um elogio à carne, dizendo que “*seus açougues ostentam a carne a mais suculenta*”, e devido à sua posição próxima ao rio, “*sua banca pode cobrir-se de peixes de água doce e de água salgada, ambos pescados nas suas mediações*.”¹⁷² Entretanto, notou que apesar de sua posição favorável e próxima ao rio, a cidade carecia de “*maior abundância de água potável; pois, a que se acha no morro corre de um chafariz único aberto na vertente ocidental, quase no meio da cidade*.”¹⁷³

Fez algumas observações sobre a posição estratégica da cidade e como ela resistiu ao cerco imposto pelos farroupilhas. Dreys escreveu sobre as trincheiras reforçadas para permitir a defesa contra os farroupilhas, que estavam em número superior:¹⁷⁴

“é uma posição militar respeitável, o que se pode facilmente deduzir dos detalhes topográficos que temos expendido; bastam algumas obras de campanha para o preservar de um assalto repentino, e bem se verificou este teorema nos últimos acontecimentos.”

Seu relato sobre a cidade baseou-se nos aspectos físicos, geográficos e econômicos, não procurando analisar questões sociais ou costumes da população, manteve um olhar voltado para a natureza do lugar onde se encontrava e das suas possibilidades econômicas. Nota-se durante o trabalho uma preocupação em descrever a paisagem que percorrera. Na apresentação do trabalho, Dreys colocou-se como seguidor de Alexandre Humboldt, mas admitiu-se “*tímido, mas atento imitador...seguir os passos do sapientíssimo naturalista*.”¹⁷⁵ Fez uma ressalva àqueles viajantes que escreveram sem procurar conhecer cuidadosamente o lugar em que se encontravam, pois segundo Dreys:

“...com razão se queixam os críticos da esterilidade e extravagância dessas produções fantásticas. Não é assim que uma imaginação judiciosa recebe e transmite as impressões: infeliz do viajante que, depois de alguns anos de

¹⁷¹ Idem, p.68

¹⁷² Ibidem, p.69

¹⁷³ Ibidem, p.69

¹⁷⁴ Neste trecho, Dreys refere-se ao primeiro cerco dos farroupilhas a Porto Alegre ocorrido no ano de 1836.

Ibidem, p.69.

¹⁷⁵ DREYS, 1990, p. 12.

observações, não lacerou suas primeiras notas; arrisca a enganar-se a si mesmo e enganar os outros."¹⁷⁶

Por isso, os viajantes desse período sentiram a necessidade de preparar-se para a viagem e procurar conhecer primeiramente os aspectos relativos à topografia e à natureza, somente para depois tentar inserir a população que o habitava.

2.3.4. Auguste Saint-Hilaire

A obra *Viagem ao Rio Grande do Sul* foi editada depois da morte de Auguste Saint-Hilaire, sob a forma de um diário, com suas anotações e registros dos lugares por onde passava, sendo um trabalho metódico de descrição da paisagem, da flora e fauna e da população com a qual teve contato. Segundo Abeillard Barreto, seu trabalho sobre a viagem ao Sul é a mais "*ordenada de suas descrições de viagem e ainda hoje, sob o ponto de vista do leitor, o manancial mais sadio e mais profundo para o estudo dos homens e das coisas rio-grandenses*".¹⁷⁷ Na obra publicada em 1887, havia a reprodução de um mapa, com o trajeto percorrido pelo naturalista em suas viagens pelo Brasil e pela Província Cisplatina. (ver figura 7) O mapa foi descrito por Neves¹⁷⁸ em seu artigo "*Mapa dos Itinerários de Saint-Hilaire: Viagem ao Rio Grande do Sul*",

impresso na escala aproximada de um por um milhão e com quatro escalas gráficas em milhas francesa (20°), marítima (20°), milhas a 60° e portuguesa e espanhola a 17 ½ graus. A sua referência a latitude é a de Paris definido como base da cartografia francesa de 1634 a 1884. A definição resultou da decisão de Luiz XIII e do cardeal Richieleu. O meridiano de Paris está a 20° a oeste da ilha do Ferro. O mapa básico é datado de 1822. Nele estão registrados os itinerários, em linhas retas orientadas, das cinco viagens de Saint-Hilaire das quais a 4ª foi ao Rio Grande do Sul e à Província Cisplatina."

Figura 7

¹⁷⁶ Idem, p. 12

¹⁷⁷ BARRETO, Abeillard. *Bibliografia Sul Rio-Grandense: A contribuição portuguesa e estrangeira para o conhecimento e a integração do Rio Grande do Sul*. Rio de Janeiro: Conselho Federal de Cultura, 1976. P.1181

¹⁷⁸ NEVES, Gervásio Rodrigo; MARTINS, Liana Bach; RADTKE, Márcia Piva. Mapa dos Itinerários de Saint-Hilaire: Viagem ao Rio Grande do Sul. Disponível em www.ihgrgs.com.br. Acessado em 3 de outubro de 2007.



Mapa em anexo na obra “SAINT-HILAIRE, Auguste. Voyage à Rio Grande do Sul (Brésil).Orléans: H. Herluison, libraire-éditeurs. 1887”

Saint-Hilaire chegou a Porto Alegre através do caminho de Viamão, em 21 de julho de 1820, na ocasião descreveu uma paisagem rural, com chácaras e plantações e fez uma inevitável comparação com a Europa ao afirmar:

“...em todo o Brasil, os campos cultivados são muito distantes uns dos outros; na região de que estou falando, eles se tocam como nas mais densas regiões da Europa, e denunciam a proximidade de uma cidade populosa.. Do pouco que disse da posição de Porto Alegre se deduz quanto agradável ela é; já não se trata de zona tórrida, com seus sítios majestosos e menos ainda desertos monótonos. Aqui lembra o sul da Europa e tudo quanto ele tem de mais ameno.”¹⁷⁹

¹⁷⁹ SAINT-HILAIRE, Auguste de. *Viagem ao Rio Grande do Sul*. Brasília: Senado Federal, 2002. p.50.

Ainda na sua chegada à Porto Alegre, Saint-Hilaire surpreendeu-se com o movimento da cidade, o grande número de casas e a população com grande quantidade de brancos, escravos negros e “*pouquíssimos mulatos*”. Entre suas primeiras impressões, percebeu o quanto “*Porto Alegre é uma cidade nova; todas as casas são novas, e muitas ainda em construção*”. Entretanto, observou também um dos grandes problemas da cidade, que era dos mais combatidos pelas autoridades locais – a sujeira e, segundo ele “*depois do Rio de Janeiro, não tinha ainda visto uma cidade tão imunda, talvez mesmo a capital não o seja tanto.*”¹⁸⁰

Na cidade, Saint-Hilaire seguiu o ritual do viajante ao visitar o Governador e entregar seu passaporte e as cartas de recomendação. Convidado para uma nova visita à casa de campo do governador, o Conde de Figueira, percorreu

“o caminho que vai para lá tem o nome Caminho Novo, porque foi aberto recentemente. É continuação da grande estrada de Porto Alegre e, sendo muito plano, torna-se mais cômodo para as carroças do que aquele por meio do qual cheguei. Estende-se ao norte da cidade, margeando primeiramente o lago e, em seguida o Rio Gravataí, afluente desse lago; de um lado o caminho é limitado por uma fileira de salgueiros; de outro, por casas de com jardins cercados de sensitivas espinhosas.”

Aparecia a preocupação do autor em detalhar ao leitor a paisagem que encontrara pela frente, e como Dreys também se referiu à beleza do local, afirmando “*raramente se encontra passeio mais agradável que o do Caminho Novo; recorda tudo quanto existe de mais encantador na Europa.*”¹⁸¹

Sobre a produção de frutas, Saint-Hilaire anotou que

*“as amendoeiras, os pessegueiros, as ameixeiras, as macieiras, as pereiras e as cerejeiras desenvolvem-se muito bem nos arredores de Porto Alegre, produzindo bons frutos; mas só um número reduzido de pessoas se dedica a essas plantações e, em geral, as espécies trazidas para aqui são de qualidade inferior. Plantaram-se algumas oliveiras que produziram muito bons frutos, mas em pequena quantidade. A vinha medra muito bem; há quem fabrique vinho, mas de qualidade inferior e sem aceitação.”*¹⁸²

Fez também uma comparação com a Europa ao escrever que “*as amendoeiras e os pessegueiros florescem em princípios de setembro; a florescência das outras árvores segue-se na mesma ordem observada na Europa.*”

¹⁸⁰ SAINT-HILAIRE, 2002, p. 50.

¹⁸¹ Idem, p. 54.

¹⁸² Ibidem, p. 58.

Saint-Hilaire chegara à cidade durante o inverno e ressentiu-se do frio, pois a alguns anos excursionava pelo Brasil tropical e, segundo ele perdera *“toda espécie de atividade, privando-me quase da faculdade de pensar.”* A seguir fez considerações sobre os hábitos da população em relação ao inverno, que se repetia anualmente, mas que

*“ninguém toma providências para defender-se do inverno; só cuidam de agasalhar o corpo com roupas pesadas. Os porto-alegrenses vestem, no interior de suas casas, um espesso capote que lhes embaraça os movimentos e não os impede de tremer de frio; ninguém pensa em aquecer os aposentos, trazendo-os bem fechados e neles acendendo uma lareira”*¹⁸³.

Essa observação o fez refletir sobre as casas que eram

“bem construídas e bem mobiliadas, mas nenhuma delas possui lareira ou chaminé. Os aposentos são muito altos; as portas e as janelas fecham-se mal; estas, geralmente, têm vidros quebrados, que ninguém se importa de substituir e há casas em que não se consegue procurar um objeto senão abrindo as venezianas e até mesmo as portas”.

Atribuiu essa pouca preocupação em proteger-se do frio aos portugueses, que não tinham este hábito na Europa, uma vez que *“em Lisboa, as estufas são objetos de luxo.”* Mas, ao mesmo tempo, colocou que o clima da cidade era *“muito saudável”* e as doenças tropicais, como a febre não existiam, entretanto, os resfriados e gripes eram comuns no inverno, assim como o tétano.¹⁸⁴

Devido ao frio, Saint-Hilaire não teve de imediato interesse em realizar suas saídas pelo campo para herborizar, pois segundo escreveu *“o campo é seco; não se acha nele uma só flor, nem se vê voar um só inseto; as pastagens têm uma cor cinzenta, as árvores e os arbustos conservam as folhas, mas apresentam uma coloração verde desbotada”*. E, esse panorama era decepcionante para um naturalista interessado em conhecer paisagens diferentes das européias, que vinha a procura da exuberância dos trópicos. Sobrou-lhe utilizar o tempo em atividades sociais, como pequenos bailes, jantares e saraus, e observar os costumes locais, os hábitos das mulheres e sobre elas escreveu:

“...as mulheres são muito claras, coradas e várias delas muito bonitas, não se furtam a conversar com os homens, possuindo maneiras delicadas e um tom distinto. Aqui não há tanta vida social como nas cidades europeias; porém há muito mais do que nas outras cidades do Brasil... São freqüentes as reuniões nas residências para saraus, e algumas senhoras tocam, com mestria, o violão e o

¹⁸³ SAINT-HILAIRE, 2002, p. 59

¹⁸⁴ Idem, p. 61.

piano, instrumento este desconhecido no interior, por causa das dificuldades de seu transporte.”¹⁸⁵.

Pode também conhecer um pouco da história da região, pois não se deve esquecer que sua viagem coincidiu com os conflitos pela manutenção da Província Cisplatina. Essa percepção da guerra transpassou todo o seu trabalho, em especial quando percorreu o sul da província e a própria Cisplatina.

Saint-Hilaire fez uma pequena descrição da cidade de Porto Alegre, dizendo-a localizada em “*agradável posição sobre uma pequena colina*”, que se projetava sobre um a Lagoa dos Patos, neste ponto observou que o lago têm sua origem na Lagoa de Viamão ou Porto Alegre e recebia as águas de “*4 rios navegáveis*”, que em frente à cidade formavam “*um grande número de braços*” e “*um labirinto de ilhas*”¹⁸⁶. Comparara seu formato a um “*anfiteatro, sobre um dos lados da colina de que já falei, voltado para noroeste*”, e em seguida discorreu sobre a disposição de suas ruas:

*“Compõe-se de três longas ruas principais, que começam um pouco aquém da península no continente, estende-se, em todo o comprimento, paralelamente à lagoa sendo atravessado por outras ruas muito mais curtas, traçadas sobre o declive da colina. Várias dessas ruas transversais são calçadas; outras só em parte, mas todas em muito mau estado. Na chamada Rua da Praia que é a mais próxima da lagoa, existe, por quase toda a parte, defronte de cada grupo de casas, uma calçada feita de lajes diante da qual são colocados, de distância em distância, marcos estreitos e bastante altos.”*¹⁸⁷

Essa observação, sobre o mau estado das ruas transversais, seria uma das constantes queixas dos moradores e o mau estado das calçadas foi sempre uma das preocupações da Câmara, como veremos no capítulo seguinte. Os marcos aos quais se referiu o autor eram utilizados para amarrar os cavalos, sendo uma exigência da autoridade municipal.

Fez referência ao comércio estabelecido na Rua da Praia, considerando-a “*extremamente movimentada*” e “*provida de lojas muito bem instaladas, de vendas bem sortidas e de oficinas de várias profissões.*”¹⁸⁸ Nesse local também observou que

“fica o mercado; nele vendem-se laranjas, amendoim, carne-seca, pão, feixes de lenha e legumes, principalmente couve. Como no Rio de Janeiro, as vendedoras são negras; algumas vendem acoradas junto à mercadoria; outras possuem barracas, dispostas desordenadamente. Vêem-se, também, em Porto Alegre, negros que mascateiam fazendas pelas ruas. Atualmente vendem muito

¹⁸⁵ Ibidem, p. 72.

¹⁸⁶ SAINT-HILAIRE, 2002, p. 67.

¹⁸⁷ Idem, p. 68

¹⁸⁸ Ibidem, p.68

o fruto da araucária, a que chamam pinhão, nome que se dá, na Europa, às sementes de pinheiro. Usam-no cozido ou ligeiramente assado, ao chá ou entre as refeições, sendo frequente presentear com ele os amigos.”¹⁸⁹

Fez menção ao cais onde as mercadorias eram descarregadas, entretanto considerou que o prédio da Alfândega que estava sendo contruído prejudicaria a paisagem, pois segundo ele: *“a vista desse cais seria de um belo efeito para a cidade”*.¹⁹⁰

A descrição da paisagem e as comparações com a Europa perspassam por todo o relato de Saint-Hilaire, assim, sobre a parte alta da cidade, junto à Praça da Matriz esvreveu:

“...avista-se a lagoa, que pode ter a mesma largura do Loire em Orleans, rodeada de ilhas baixas, cobertas de vegetação pouco crescida. Entre elas, vêem-se serpentear braços dos quatro rios que mencionei acima, mas é impossível determinar; exatamente, a que rio pertencem porque, antes de chegar à lagoa, eles se cruzam e se confundem. As águas que correm na direção do Gravatai na extremidade mais oriental da lagoa, aí chegam descrevendo uma imensa curva, apresentando-se como um belo rio, distinto dos demais. Um pouco mais ao norte, outras águas formam uma grande bacia, compreendida entre duas faixas de terra, que ambas se curvam em semicírculo deixando em sua extremidade só uma abertura muito estreita. Alguns trechos dos rios mostram-se por trás das ilhas, e dessa mistura de água e terra resume um conjunto muito agradável. Para completar esse quadro, acrescentarei que o horizonte é limitado pelos cumes da serra Geral, que toma a direção de leste para o norte e se perde à distância.”¹⁹¹

Mas ao contrário de Humboldt, Saint-Hilaire foi mais contido no seu romantismo, e apesar de deleitar-se com a paisagem, utilizou-se menos de adjetivos e de expressões de deslumbramento. Assim ao analisar a paisagem que descortinava-se em direção ao sul, escreveu:

“Desejando-se apreciar uma paisagem diferente, mas também cheia de belezas, basta, logo que se chega ao ponto mais alto da cidade, na Rua da Igreja, voltar-se para o lado oposto àquele que acabo de descrever. A parte da lagoa que banha a península do lado sudoeste forma uma grande enseada de forma semi-elíptica, de águas geralmente tranqüilas. Um vale, largo e pouco profundo, limita a parte mais baixa da enseada; nas margens o Conde de Figueira mandou plantar, recentemente uma aléia muito larga de figueiras selvagens que, futuramente, constituirá aprazível lugar para passeios.

¹⁸⁹ SAINT-HILAIRE, 2002, p.72.

¹⁹⁰ Idem, p.68.

¹⁹¹ Idem, p.69.

Mais adiante, o terreno se acha coberto de árvores e principalmente de arbustos; vêem-se, aqui e ali, casas de campo mais além, afinal, estendem-se vastos gramados cobertos de bosques, capões e filas de arbustos copados que desenham os contornos irregulares de grande número de sebes. A lagoa se estende obliquamente para o sul, orlada de colinas pouco elevadas; confunde-se no horizonte com as nuvens e ao longe avista-se um rochedo esbranquiçado que surge no meio das águas. O panorama que se observa diante dos olhos, do lado noroeste, é mais aprazível e mais animado; alguma coisa de calmo que convida ao sonho.”¹⁹²

Apesar de admirar a beleza da paisagem, Saint-Hilaire não teceu nenhum elogio aos prédios públicos da cidade, inclusive afirmou que *“não apresentam afora isso, outra beleza senão a de sua situação; pode-se mesmo afirmar que eles não estão à altura da importância da cidade e riqueza da capitania”*. Tratou do palácio como uma construção térrea, comum e má dividida internamente, sendo que não possuía nenhuma peça suficientemente grande para uma reunião da sociedade local, enquanto que o Palácio da Justiça *“é ainda muito mais mesquinho; só tem o pavimento térreo”*. Sobre a Igreja Matriz considerou-a clara e bem ornamentada, entretanto era *“muito pequena, pois contei apenas quarenta passos da capela-mor até a porta”¹⁹³*. Observou que a cidade possuía mais duas Igrejas em construção – Nossa Senhora das Dores e Nossa Senhora do Rosário e, sobre a Casa da Câmara afirmou que *“não passa de um pavimento térreo” e um particular, desde que medianamente rico, não quereria habitá-la.* Sobre a cadeia escreveu que ao contrário do habitual na administração portuguesa, *“ não faz parte do edifício da Casa da Câmara”* e existiam *“duas muito pequenas, localizada à entrada da cidade”*. Os edifícios públicos destinados às funções militares da cidade – *“armazéns para a marinha, de depósito de armas, e onde se instalaram, para as necessidades das tropas, oficinas de armeiro, carreiro e seleiro”* – foi uma surpresa para Saint-Hilaire que admirou-se com *“a ordem, o arranjo; poderia mesmo dizer a elegância reinante na sala destinada às armas de reserva.”* Saint-Hilaire ainda fez referência ao símbolo do poder municipal existente em cada vila: o pelourinho, que em Porto Alegre localizava-se *“defronte à igreja (N. Senhora das Dores), além dos armazéns, e portanto, próximo à lagoa, vê-se uma coluna encimada por um globo, que indica ser a cidade sede de uma comarca.”¹⁹⁴*

¹⁹² SAINT-HILAIRE, 2002, p. 69

¹⁹³ Idem, p. 70

¹⁹⁴ Ibidem, p. 71

Saint-Hilaire também fez um elogio à construção do hospital e à sua excelente localização:

*“Fora da cidade, sobre um dos pontos mais elevados da colina, onde ela se acha construída, iniciou-se a construção de um hospital, cujas proporções são tão grandes, que provavelmente não seja terminado tão cedo; mas a sua posição foi escolhida com rara felicidade, porque é bem arejado, bastante afastado da cidade, para evitar contágios; ao mesmo tempo, muito próximo para que os doentes fiquem ao alcance de socorro de qualquer espécie”.*¹⁹⁵

Voltando-se para os aspectos econômicos, o viajante elogiou o porto da cidade, abrigado dos ventos e com boa profundidade, podendo ancorar *“sumacas, brigues e embarcações de três mastros”*. E, essa posição privilegiada da cidade, que possuía comunicação com o interior e com o mar, levaria, segundo o autor *“necessariamente, tornar-se em breve rica e florescente.”* Esse fato ele constatou ao analisar o crescimento da população, ao citar *“um residente há dezessete anos, me informa que, nesse espaço de tempo, ela aumentou em dois terços”*. Relacionou esse fato com alguns problemas relativas à questão urbana como a valorização dos terrenos se comparados com as cidades do interior; *“poucas casas possuem jardins e muitas não têm sequer quintal”*, entretanto, devemos lembrar que esse era um estilo de construção tipicamente português, que, apenas foi reproduzido na cidade. Mas ao observar essa questão, Saint-Hilaire novamente lembraria do grave problema, que seria bastante discutido e punido pela Câmara: o lixo. Sobre a sujeira, considerou-a como uma consequência do tipo de utilização do terreno para as construções, afirmando que

*“um grave inconveniente de atirarem à rua todo o lixo, tornando-as imundas. As encruzilhadas, os terrenos baldios e, principalmente, as margens da lagoa são entulhadas de sujeira; os habitantes só bebem água da lagoa e, continuamente, vêem-se negros encher seus cântaros no mesmo lugar em que os outros acabam de lavar as mais emporcalhadas vasilhas.”*¹⁹⁶

O naturalista permaneceu em Porto Alegre por 38 dias, quando prosseguiu viagem, acompanhando o Governador, o Conde de Figueira, até o porto de Rio Grande. A viagem foi realizada pela planície litorânea, costeando a lagoa dos Patos e após a chegada à cidade portuária, Saint-Hilaire permaneceu ali por mais um mês, segundo ele *“um mês muito agradável, em boa companhia, alimentando-me bem e tratado com a maior consideração”*. Apesar disso reclamava que era tempo de partir, pois *“o repouso das cidades me torna indolente; trabalho, mas com extrema lentidão e, podendo dispor de todo o meu tempo,*

¹⁹⁵ SAINT-HILAIRE, 2002, p. 71

¹⁹⁶ Idem, p.71

aproveito-o menos".¹⁹⁷ Após realizou a extensa viagem pelo Uruguai, costeando o Rio da Prata, até chegar ao Rio Uruguai e, por ele navegar até as Missões. Retornou a Porto Alegre, chegando via fluvial pelo Rio Jacuí.

Por fim, Saint-Hilaire, após alguns dias na cidade, deixa Porto Alegre em direção a Rio Grande embarcando em uma sumaca e, mais uma vez impressionou-se com a beleza da paisagem vista a partir do rio e da cidade vista do Guaíba, que aos poucos vai desaparecendo. Fez um pequeno comentário sobre o Guaíba e a formação da bacia hidrográfica:

*"Relatei, no ano passado, as razões que me autorizavam a considerar as águas que se estendem de Porto Alegre a Itapuã, como sendo a continuação do Guaíba, mas, a vista percebida do alto dessas colinas fez-me mudar inteiramente de opinião. Com efeito, daí se vê, evidentemente, que os rios Caí, Sinos e Gravataí não se lançam no Guaíba, mas reúnem-se a este último em um reservatório comum, e esse reservatório, infinitamente mais largo que o Guaíba, não tem outra continuação além da dos quatro outros rios, parecendo mesmo prolongá-los mais que o próprio Guaíba, visto estender-se na mesma direção daqueles, enquanto o Guaíba afluí lateralmente. Os donos dos iates que navegam entre Rio Grande e Porto Alegre não consideram essas águas como continuação do Guaíba e distinguem perfeitamente o ponto onde termina esse rio e dão-lhe impropriamente o nome de Barra do Rio Pardo, chamando Rio Porto Alegre ao curso de água de que tratamos. Como disse, já, algumas pessoas dão-lhe o nome de Lagoa de Viamão ou de Porto Alegre; mas, em geral, quando os porto-alegrenses a ela se referem, dão apenas o nome de rio. De tudo isso resulta dever-se indicar o Guaíba como terminando em frente a Porto Alegre."*¹⁹⁸

Com esta informação sobre o Guaíba e as suas características hidrográficas, Saint-Hilaire finalizou sua estada em Porto Alegre. De todos os viajantes consultados, foi aquele que escreveu mais longamente sobre a cidade, detalhando a paisagem, as características urbanas, os problemas da mesma, a economia. Sua longa permanência levou-o a conviver um pouco mais com a população traçando um pequeno painel da sociedade local. Entretanto, não pode desenvolver plenamente suas atividades de naturalista, pois encontrou os campos ressecados pelo frio e com pouca floração devido ao inverno. Mas foi sem dúvida um dos mais importantes e reconhecidos cientistas de seu período.

2.3.5. Friedrich Sellow

¹⁹⁷ Ibidem, p.129.

¹⁹⁸ SAINT-HILAIRE, 2002, p. 447.

Sellow esteve na cidade por vários meses, no intervalo de sua viagem pelo interior da província e pela Cisplatina, a partir de 1823. Naturalista, deixou em uma carta ao seu amigo barão de Altenstein, datada de 12 de outubro de 1826, um relato sobre a viagem¹⁹⁹, sua maior preocupação foi em descrever a paisagem. Como os demais, Sellow apresentou a cidade “*em situação excepcionalmente aprazível*”, ficando na “*embocadura, após a reunião dos quatro rios formadores do Lago de Viamão*”. Possuindo uma formação em História Natural, mais voltada para a mineralogia pode analisar a geologia de Porto Alegre, dizendo-a como “*assentada em uma península granítica de 100 pés de altura, de mais recente formação*”. E, sobre o vale que ele chamou de Guaíba fez uma análise mais detalhada do solo, dizendo-o constituído alternadamente de argila, areia, arenito e calcário e onde se encontravam “*ainda outras duas cidades e três povoados*”, que ele conhecera ao fazer suas prospecções geológicas.

Fez depois uma rápida descrição da cidade na qual afirmou que a cidade teria “*quatro igrejas e 1.800 fogos*²⁰⁰, e com um excelente ancoradouro, onde raramente encontram-se menos de quarenta veleiros.” Novamente, chamou a atenção do viajante a excelente localização do porto e o seu movimento de embarcações.

2.3.6. Heinrich Belmann

Militar, atuou na Guerra da Cisplatina como oficial contratado na Europa, para integrar as tropas imperiais. Depois da Guerra, permaneceu alguns anos no Rio Grande do Sul e publicou suas memórias sobre a viagem. Seu relato sobre a cidade mesclou as impressões sobre a paisagem e as características urbanas com aspectos pessoais e considerações sobre as mulheres, assim como referiu ao naturalista Sellow, como um dos seus contatos na cidade.

Sobre a localização de Porto Alegre, o viajante situou-a geograficamente com as suas coordenadas e localizou-a a 7 milhas de Rio Grande. Quanto ao porto foi um dos poucos a considerá-lo restrito, mostrando as suas limitações, que o impossibilitava de receber navios de maior porte, pois, segundo ele:

“a baía junto à qual está situada a capital da província meridional só pode ser navegada por pequenas embarcações pois tem muito pouca água, estando cheia de bancos de areia, não podendo a cidade realizar um comércio tão próspero como seria possível, pois os navios norte-americanos e holandeses, aos quais

¹⁹⁹ Esse documento não está publicado e o trecho sobre Porto Alegre foi publicado em NOAL, 2004, p.52, com tradução de Miguel Antão Durlo.

²⁰⁰ A palavra fogos foi utilizada no sentido de residências, denominação comum nos séculos XVIII e XIX.

cabe o maior volume de mercadorias transportadas nessa província são obrigados a descarregar suas mercadorias no Rio Grande, de onde elas são transportadas em pequenos iates.”²⁰¹

Também fez uma comparação com Lisboa, embora confundisse o lago com o mar, talvez um ato falho ao escrever, mas não deixa de se impressionar com a paisagem. Sobre Porto Alegre considerou-a “*não é muito grande, tem aproximadamente 10.000 habitantes se divide em Cidade Alta e Cidade Baixa.*” Esta designação das partes da cidade “Alta” e “Baixa” é típica da formação urbana das cidades portuguesas, também nas colônias, na qual aparece claramente uma especialização de funções. Isso foi percebido por Bellmann, ao escrever sobre a cidade baixa: “*Esta última é uma parte situada ao longo do porto e da praia e é habitada quase que exclusivamente por negociantes, que ali tem seus armazéns e depósitos.*” E em relação à Cidade Alta, observou:

*Várias ruas, que formam ladeiras um tanto íngremes conduzem em sentido paralelo à rua da Igreja, principal via pública da Cidade Alta. Ao lado da Catedral, situada aproximadamente no centro da rua, está localizado o palácio do governo, ou seja, a residência do presidente. É um grande edifício de três andares, com uma guarda de oficiais; na frente há uma área aberta, um pouco mais baixa do que o terreno onde está construído o palácio e separada da rua por um muro de quatro pés de altura, em cujo meio há uma abertura com uma escada de pedra que desce para a praça. Nesta acham-se instalados seis canhões calibre 12 pds. em linha reta e atrás deles há um alto mastro de bandeira de onde nos dias de solenidades nacionais ou religiosas drapeja a bandeira imperial.*²⁰²

Assim deixou clara a função exercida pela chamada *Cidade Alta*, como centro do poder político, enquanto na *Cidade Baixa*, se desenvolviam as atividades comerciais.

2.3.7. Carl Seidler

Esse viajante veio para o Brasil por conta própria, chegou ao Rio de Janeiro e engajou-se como soldado nas tropas imperiais que viriam lutar na Cisplatina. Seu relato é um misto de aventuras, passagens burlescas, mas trouxe considerações sobre a sua participação na guerra. Sobre Porto Alegre, escreveu algumas páginas, nas quais não cansou de elogiar o esforço de seus compatriotas alemães, que recém haviam migrado para a Província, como constata-se na seguinte passagem, na qual também ressaltou o clima subtropical:

²⁰¹ BELMANN, Heinrich Louis. Memórias de minha estadia e minhas viagens no Brasil nos anos de 1825 a 1831. In: NOAL, 2004, p.54. Tradução de Guttorm Hanssen.

²⁰² NOAL, 2004, p.54.

*“Porto Alegre é certamente a mais agradável estada que o Brasil pode oferecer aos alemães. O clima aqui já é aproximadamente o mesmo que o do sul da Espanha, portanto muito mais conveniente para o europeu do que o formidável, esmagador calor do Rio de Janeiro.”*²⁰³

Quanto à paisagem, novamente foi fonte de impressões positivas desse viajante, como anotou na seguinte passagem: *“fica situada sobre uma suave elevação e apresenta quando olhada da lagoa dos Patos, uma vista muito bonita e romântica, se bem que não possua muitos edifícios importantes, magnificamente notáveis.”*

Sobre as ruas da cidade considerou-as *“regularmente calçadas, razão por que aqui os cavalos precisam ser ferrados, o que não é o caso no resto da província. Especialmente a rua da Praia é larga e construída com proporções arquitetônicas”*. Nesse momento já era grande a preocupação das autoridades com o calçamento das principais ruas da cidade, como se verá no próximo capítulo.

O comércio foi destacado por Seidler, em especial o abastecimento de alimentos, como coloca no seguinte trecho:

*“os víveres são bem baratos e bons, principalmente os que são trazidos da colônia alemã de S. Leopoldo, distante apenas sete léguas. Favorecido pelas circunstâncias, o comércio naquele tempo estava extraordinariamente florescente; constantemente partiam desta cidade para o interior, com destino ao exército, grandes transportes de artigos e víveres e por isso nos últimos anos aqui se haviam estabelecido diversos negociantes europeus, notadamente franceses e ingleses, que faziam grandes negócios. Aqui existiam a esse tempo operários alemães, como marceneiros, alfaiates e sapateiros, em grande número, e todos prosperavam, pois de bom grado pagava-se a um operário alemão o dobro do que se pagava a um nacional, pois aqueles ainda tinham fama de hábeis e infatigáveis.”*²⁰⁴

Não se deixa de notar no autor, a admiração pela posição que os seus conterrâneos assumiram na economia da cidade e da região, motivada talvez por uma espécie de nostalgia do seu país, mas que demonstra o apego aos valores de sua cultura natal.

2.3.8. Heinrich Träschsler

Träschsler veio ao Rio Grande do Sul como mercenário para lutar na Cisplatina, entretanto ao final do conflito desertou e resolveu ficar na Província, onde

²⁰³ SEIDLER, Carl. *Dez Anos no Brasil*. Brasília: Senado Federal, 2003. P.164.

²⁰⁴ SEIDLER, 2003, p. 174.

desempenhou diversos ofícios, aproveitando para conhecer o interior. Ao retornar à Europa, publicou suas narrativas de viagem, em 1839, compostas de dois volumes. Sobre Porto Alegre, escreveu apenas cinco páginas, pois ali teria ficado alguns dias, antes de fixar-se por algum tempo em São Leopoldo. Sua descrição da cidade é bastante semelhante a de Arsène Isabelle, o que não descartaria a possibilidade de uma leitura anterior da obra do francês, publicada em 1835, principalmente no trecho onde comentou que

*“Poderíamos muito bem transformar Porto Alegre em uma ilha, caso separássemos a colina no sentido leste e abríssemos um canal de união entre as montanhas, o qual terminaria em um pequeno riacho que serpenteia por entre as partes planas.”*²⁰⁵

A localização da cidade e a paisagem que se descortina a partir da parte da mais alta da cidade são descritas com entusiasmo. Fez também uma descrição detalhada da paisagem além da cidade, com os rios e o relevo:

*Atrás da cidade ou da colina, a uma milha de distância, se projeta sombria uma cadeia de montanhas, formando um semicírculo na direção sul, seguindo o estuário de forma irregular e acompanhando-o por oito ou nove milhas. Entre esta cadeia de montanhas e a cidade, estende-se por cerca de quatro milhas, ininterruptamente, uma planície baixa que pelo sul, encontra-se com as montanhas, através da costa do leste e do norte; e, no oeste, com o Rio Grande, que a delimita; a corrente, majestosamente, segue seu rumo para o sul, entre blocos rochosos e forma neste curso, a Lagoa dos Patos*²⁰⁶.

Quanto ao clima considerou-o *“especialmente sadio, limpo e ameno, sendo muito suportável aos europeus.”* Comparou a cidade com o Rio de Janeiro, onde a paisagem vista do alto é mais *“grandiosa e majestosa”*, entretanto o clima é *“opressivamente quente e atua violentamente sobre o estrangeiro”*. Já Porto Alegre considerou-a que apesar do painel descortinado ao olhar não ser *“grandioso, mas tudo une-se para nos proporcionar uma boa, simples e bela vida, à qual alma e os olhos sentem-se magicamente amalgados.”*²⁰⁷

Träschler preocupou-se em descrever minuciosamente os arredores da cidade, com suas chácaras, pomares e jardins, de uma forma bastante romantizada própria de sua época e do gênero de livros de viagem, concluindo, assim:

“Isso tudo, minha frágil pena não consegue descrever com precisão seu valor e grandiosidade, porém, as almas sensíveis, ao contemplar estas cenas da

²⁰⁵ TRÄSCHLER, Heinrich. Viagens, vicissitudes e aventuras tragicômicas de um suíço durante sua nas diversas províncias sul americanas. In: NOAL FILHO, 2004, p.60. Tradução de Hardy Bathelt.

²⁰⁶ NOAL FILHO, 2004, p. 60.

²⁰⁷ Idem, p. 60.

natureza, vêm-se transportadas para uma amena, indescritível e deliciosa sensação.”²⁰⁸

Quanto ao seu traçado urbano, o viajante considerou a cidade “*construída de forma simétrica, tanto quanto permite sua topografia que, em alguns lugares é bastante acidentada.*” Ressaltou ainda a preocupação da autoridade e dos moradores em manter as ruas planas, bem como manter as calçadas para pedestres. Também utilizou os conceitos de Cidade Alta e Cidade Baixa, fazendo a separação de funções entre ambas, assim

*“a maior e mais movimentada delas situa-se na cidade baixa, onde se encontram a maioria dos armazéns e casas comerciais; a outra, ao longo do terraço elevado, é onde se encontra o Palácio do Governo da Província, a Câmara do Tesouro e a Igreja Catedral.”*²⁰⁹

Analisou também os prédios públicos, considerando-os “*extremamente simples*” e as casas bem construídas, sendo que em decorrência da expansão da cidade nos “*últimos cinqüenta anos*” deveria “*tornar-se uma das mais belas cidades do Brasil, em decorrência do afluxo diário de novos moradores e da construção de novos prédios, bem como graças a sua bela situação geográfica e intenso comércio.*” Portanto foi otimista quanto ao futuro da cidade.

O final do seu texto foi dedicado a uma análise pessimista da educação e dos costumes da população, da qual apenas elogiou a hospitalidade. Essa análise não deixa de perspassar o seu olhar estrangeiro sobre uma realidade diferente, que transparecendo os preconceitos do europeu em relação a valores diferentes dos seus.

2.3.9. Samuel Kerst

Kerst chegou ao Rio Grande do Sul como mercenário do Exército Imperial, no posto de capitão, mas ao contrário dos demais militares alemães, possuía uma boa formação cultural e interesse na área das Ciências Naturais. Escreveu um artigo sobre a sua passagem pela província, em que realiza uma descrição sobre Porto Alegre, na qual destacou a paisagem, a sua formação urbana, seus prédios públicos e sua potencialidade econômica através de seu porto.

Kerst preocupou-se em situar geograficamente a cidade, através de suas coordenadas e de sua distância de Rio Grande, entretanto a colocou às margens do Rio Jacuí. Situou a cidade sobre colinas, o que lhe daria um “*aspecto pitoresco*”, utilizando um vocabulário próprio dos viajantes de seu tempo, ao entusiasmar-se com a paisagem e o novo.

²⁰⁸ NOAL FILHO, 2004, p. 61.

²⁰⁹ Idem, p. 61.

Quanto ao traçado das ruas anotou “*são traçadas em linha reta, tanto quanto o terreno permite, mas o calçamento é ruim*”. Houve uma preocupação em relatar um dos problemas das cidades: o estado de suas calçadas. Quanto às construções, escreveu “*as casas que na maioria possuem mais de um andar, são construções sólidas e algumas, até podemos dizer que são bonitas*.” Destacou ainda o prédio do Hospital de Caridade, ainda não totalmente construído, mas segundo ele “*fruto do esforço comunitário dos habitantes*”, e um novo Hospital Militar, que segundo o autor “*em razão de sua arquitetura, tornou-se um novo adorno para a jovem cidade.*”²¹⁰

E, novamente voltou-se para a paisagem, ao justificar que devido ao fato da cidade ser muito nova, não possuía monumentos artísticos, mas esse fato era compensado pela beleza da paisagem e pelos melhoramentos que “*tornavam a vida agradável nesta cidade*”. Neste caso referia-se às chácaras que circundavam a cidade, em especial ao norte, que “*muito bem construídas, circundadas pelos mais belo pomares de laranjeiras.*”²¹¹

Sobre essa paisagem, que impressionava, destacou dois pontos para apreciá-la, o primeiro a partir do Caminho Novo, costeando o rio, sendo que essa oferecia “*muitas belas vistas das redondezas*”. O segundo ponto que destacou era o mesmo que descrito pelos viajantes que por ali passaram

“*a partir da Praça do Governo, oferece-se à vista um imenso panorama. O vale do Jacuí, com muitas milhas de largura, estende-se além dos limites do olhar, numa infinita variedade de acidentes geográficos descontínuos e, somente no lado norte, a vista estende-se sem ser interrompida, por uma distância de 7 milhas até alcançar as altas montanhas da Serra Geral.*”²¹²

Essa paisagem descortinada do ponto mais alto da cidade fascinou a todos.

Sobre o porto e o comércio local, ponderou que mesmo com as

“*dificuldades que os navios enfrentam desde Rio Grande até esta cidade, mas, todos esses entraves ignorados, a localidade pratica um significativo comércio marítimo direto com as mais variadas cidades costeiras do Brasil, os Estados do Prata e também com a América do Norte e os Países Baixos.*”²¹³

Outra atividade comercial que destacou foi a presença de um estaleiro, que empregava inúmeros trabalhadores, além da presença militar na capital, que através do Arsenal proporcionava trabalho para “*algumas centenas de operários de diversas especialidades manuais*”.

²¹⁰ KERST, Samuel. Die brasilische Provinz Rio Grande do Sul. In: NOAL FILHO, 2004, p. 64. Tradução de Hardy Bathelt.

²¹¹ NOAL FILHO, p. 64.

²¹² Idem, p. 64.

²¹³ Ibidem, p. 65.

A outra parte do seu relato referia-se às questões militares e históricas, relatando a presença em Porto Alegre de peças provenientes do saque das Missões, após sua conquista pelos portugueses, em 1801, e algumas considerações sobre a ação dos jesuítas e dos militares portugueses.

2.3.10. Arsène Isabelle

Arsène Isabelle percorreu o Rio Grande do Sul, entre 1833 e 1834, e deixando uma longa narrativa sobre sua viagem, escrevendo sobre os aspectos físicos e sociais dos locais por onde passou. Sobre a capital fez uma importante descrição da mesma nesse período, mas, também mostrou alguns aspectos da vida social local, inclusive abordando temas como a escravidão.

Isabelle iniciou sua descrição da cidade, localizando-a distante do Rio de Janeiro, cidade a que chamou de “*centro ardente da civilização*”. De certa maneira ressaltou o tom irônico de sua descrição, intercalado com o êxtase e o encantamento proporcionados pela visão da paisagem, como aparece no seguinte trecho:

As luzes só chegam a nós por reflexão. Satélites oficiais encarregam-se do cuidado de distribuí-las, tão equitativamente quanto a sua inteligência lhes permite. Vede que céu, e que sítios! E o céu da Itália! São os sítios e a vegetação da Provença! Estamos em Porto Alegre! Humanizemo-nos, tratemos de descrever vulgarmente o pitoresco de uma cidade do Brasil, cujo nome, certamente feliz, está, entretanto, longe de dar uma idéia dela.”²¹⁴

Continuou o texto, localizando-a através de suas coordenadas geográficas e, como os demais identificando-a como um

“anfiteatro sobre uma inclinação de mais ou menos sessenta metros, a bela cidadezinha de Porto Alegre, cujos tetos cor-de-rosa, um pouco elevados e salientes, destacam-se admiravelmente coroando casas brancas ou amarelas, de uma arquitetura simples e graciosa.”

Sua descrição física da cidade foi bastante minuciosa, descrevendo o vale com os cinco rios tributários do que chamou “*Rio Grande do Sul*”, referindo-se ao Guaíba, sendo que um desses cinco seria o Arroio Dilúvio. A seguir, fez um ensaio sobre a posição geográfica da cidade, no qual sugeria que “*muito fácil fazer de Porto Alegre uma ilha,*

²¹⁴ ISABELLE, Arsène. Viagem ao Rio da Prata e ao Rio Grande do Sul. Brasília: Senado Federal, 2006. p. 233.

cortando-se a colina a leste e abrindo-se um canal de junção com o arroio que serpenteia na planície.”²¹⁵

Seguindo a cartilha de Alexander Humboldt, sua descrição de paisagem procura ressaltar as maravilhas do lugar e fazer o leitor participar daquela experiência única, como ao descrever a vista da cidade a partir do alto da colina: “*Quereis gozar um espetáculo que não é muito comum, mesmo na Grande Ópera? Subi ao ponto mais elevado da colina, onde está a praça principal...*”²¹⁶. E, a partir dessa introdução que situava fisicamente o leitor fez uma descrição precisa e cheia de admiração e detalhes da paisagem que descortinava. Continuou a descrição de forma intensa e romântica:

“Se escolherdes, para gozar esse quadro delicioso, um dos belos dias tão comuns a essa soberba zona, um tempo calmo, à hora em que Zéfiro faz a sesta, o momento em que o rio toma a aparência de um imenso espelho, tereis diante de vós um panorama dos mais pitorescos e animados. Tudo aquilo dobra-se em reflexos: as ilhas e os seus rebanhos, as casas e a sua vegetação de zona tórrida, os navios à vela e uma quantidade de elegantes gôndolas, enfeitadas de cores vivas e sulcando os cinco confluente. Enfim, dirigindo os olhos para o horizonte, na direção norte, vereis (se não fordes míope), à distância de quinze léguas, a cadeia de montanhas da Serra Grande, velada em parte, femininamente, por uma atmosfera vaporosa, como para irritar nossa curiosidade.”²¹⁷

A seguir fez uma alusão ao clima da cidade e a boa saúde de sua população e, como os demais considerou o clima ideal para os europeus, justificando através dessa passagem;

“não se sente os calores sufocantes da praia do Rio de Janeiro, nem as polvaredas e as noites frias de Buenos Aires: é um ar temperado, e balsamado, puro e saudável. E basta dizer-se que os médicos não fazem fortuna ali, e que os próprios farmacêuticos se vêem obrigados a transformar-se em perfumistas.”²¹⁸

Neste trecho, o autor fez uma nota sobre “meteorologia”, na qual relatou suas impressões sobre as estações, em especial, o inverno e os ventos que sopram na região e, em seguida, informou o resultado das medições meteorológicas – temperatura, direção dos ventos, número de dias de chuva – que realizou entre os meses de março a junho, em que esteve na cidade. Também escreveu uma nota sobre a Geologia da região, analisou o solo e as

²¹⁵ ISABELLE, 2006, p. 234.

²¹⁶ ISABELLE, 2006, p. 234.

²¹⁷ Idem, p. 235.

²¹⁸ Idem, p. 235

rochas encontradas nos arredores. Segundo seu relato retirou amostras do solo e levou-as ao Museu de Paris, para futura análise de geólogos.

A seguir, dedicou-se a uma minuciosa descrição da arquitetura da cidade, na qual definiu como “*arquitetura simples, não eram desprovidos de elegância*”, isto em relação “*às casas de construção nova*”. Em relação às casas antigas, fez uma crítica às chamadas gelosias²¹⁹, que D. Pedro I mandara derrubar no Rio de Janeiro, e desde então estavam desaparecendo. Segundo Isabelle, esse recurso arquitetônico servia para esconder as mulheres dos transeuntes, mas também possibilitava que os mesmos fossem agredidos verbalmente por aqueles que se julgavam protegidos pelo anonimato. Fez, assim uma crítica bastante contundente a certos costumes de parte da população brasileira, embora não relatasse nenhum episódio deste tipo. As gelosias eram uma influência moura, consideradas uma proteção ao sexo feminino, que assim poderia participar do movimento da rua, sem sair de casa ou ser notada. Também aproveitou nessa passagem, para criticar este hábito de reclusão das mulheres portuguesas, entretanto observava que as mulheres rio-grandenses seriam menos oprimidas nesse sentido, justificando sua opinião pela

*“vizinhança dos castelhanos (é assim que designam os habitantes das províncias do Prata) contribui para modificar bastante seus costumes otomanos. Não está longe o tempo em que as mulheres dessa interessante parte do Brasil obterão as mesmas liberdades de que gozam as montevidéanas e as buenaireses.”*²²⁰

O viajante continuou a sua narrativa dedicando-se aos aspectos urbanos e históricos de Porto Alegre, situando a cidade como de fundação recente, com cerca de sessenta anos, construída num sítio o “*qual estava coberto de florestas sombrias, que serviam de asilo a jaguares, tamanduás, gatos bravos e jacarés.*” E, que deveria ter no momento entre “*doze mil habitantes, e até quinze mil devido à população flutuante de estrangeiros, que vêm de toda parte, para ali comerciar temporariamente.*” Também chamou a atenção que “*nestes dois últimos anos, sobretudo, ela começou a experimentar um crescimento rápido, que vai sempre aumentando. Não foi pequena a minha surpresa, quando me garantiram que, há dois anos, construía-se, ali, uma casa por dia!*”²²¹ Como se verá no capítulo seguinte, o índice de licenças para construções solicitadas à Câmara Municipal foi um dos mais altos durante o período em que Isabelle esteve na cidade.

²¹⁹ Segundo o Dicionário Houaiss, a gelosia é “uma grade de ripas, de malha pouco aberta, que guarnece algumas janelas e portas a fim de impedir que a luz e o calor excessivos penetrem no interior da casa, e que este seja devassado da rua; rótula.”

²²⁰ ISABELLE, 2006, p.238.

²²¹ Idem, p. 239

Em seguida detalhou a topografia da cidade, como “*tão regular quanto pode permitir a desigualdade de uma colina um pouco íngreme,*” e os esforços da população e das autoridades para manter as ruas transitáveis, e observou que, procuram “*diariamente, nivelar o terreno e alinhar as ruas, que são todas dotadas de calçadas e dirigidas para os quatro pontos cardeais.*” Ainda observou que as ruas

“que vão para o norte e para o sul são as menos agradáveis de freqüentar por serem traçadas no sentido da altura. As que são paralelas à direção da colina são mais bonitas: duas, entre outras, a rua da Praia e a da Igreja, são notáveis pelo grande número de lindas casas que apresentam. A primeira, que fica na parte baixa, é a mais comercial; encontram-se, ali, as lojas e as principais casas de negócio. A outra, fica no alto da colina e, nela, estão a casa do governo da Província, a tesouraria e a igreja principal, edifícios que só têm de notável sua extrema simplicidade. E, também, o ponto de encontro da sociedade nos dias de festas civis ou religiosas; a gente, ali, vai para gozar da frescura de uma bela noite e a vista encantadora de que tentei, antes, dar uma ideia. Na parte mais baixa da cidade, à beira d'água, construíram-se e constróem-se ainda, diariamente, casas muito bonitas. São as do porto, expostas, às vezes, a inundações, como aconteceu nos fins de 1833.”²²²

Aqui sem mencionar os conceitos de *Cidade Alta* e *Cidade Baixa*, Isabelle separou as funções das duas partes da cidade. Também apresentou ao leitor um dos grandes problemas da parte baixa da cidade, a inundação das águas do Guaíba e o pouco que se fazia para minimizar os transtornos advindos com as cheias.

Isabelle, ao descrever as atividades comerciais realizados no porto da cidade, aproveitou para fazer a crítica à escravidão, observando que “*a raça africana tem no Brasil a função dos cavalos e das mulas*” Ainda comparava a situação dos negros escravos brasileiros com a Argentina e a Banda Oriental, onde os “*negros livres, industriosos, fazendo os brancos viverem, e colocados, enfim, na posição de homens, tenho o direito de achar deplorável a sorte deles no Brasil e de denunciar a infâmia dos europeus, que não têm vergonha de levar a sua imoralidade até o comércio clandestino da carne humana.*”²²³ Em outra passagem, Isabelle descreveu com detalhes os castigos que eram afligidos aos escravos em praça pública, junto ao pelourinho, sendo uma descrição contundente e cheia de sentimento, numa tentativa de denunciar a instituição da escravidão e sua crueldade com o ser humano.²²⁴

²²² ISABELLE, 2006, p. 240

²²³ Idem, p. 241.

²²⁴ Ibidem, p. 247.

Isabelle descreveu os equipamentos urbanos da cidade, citando um dos projetos apresentados à Câmara de construção de um museu e jardim botânico na área da Várzea, que acabou não realizando-se. Essa proposta foi apresentada na sessão da Câmara de 20 de junho de 1833 e segundo o Verador proponente Francisco Pinto de Souza, seria uma área destinada não só para a instrução pública, como para o lazer, levando-se em conta que Porto Alegre já era uma cidade populosa.²²⁵ Em relação ao teatro local, fez uma crítica contundente dizendo que “*não se pode, sem fazer Talía corar, dar esse nome a um velho barracão, meio subterrâneo, em que se representam, de tempos em tempos, comédias burguesas*”. Mas, elogiou o fato de ter-se iniciado a construção de um novo teatro, mas segundo o autor o local escolhido não foi dos mais apropriados, uma vez que a Rua do Ouvidor “*se transforma em uma catarata, nos dias de chuva.*”²²⁶

Também referiu-se à questão da educação, julgando-a “*muito descuidada na província do Rio Grande*”²²⁷, mas ao mesmo tempo elogiou a competência dos poucos professores : “*o talento e o zelo desses professores contribuirão, com certeza, a despertar o gosto pela ciência, adormecido, geralmente, sob uma paixão desenfreada pelo jogo e pela depravação.*” Nessa passagem, ficaria bem claro o “olhar” europeu e a censura aos costumes locais.

Destacou a existência de cinco jornais, de caráter meramente políticos e aproveitou para traçar um painel do momento político que atravessava a Província, às vésperas da Revolução Farroupilha. Fez uma análise de costumes dos habitantes da cidade, a vestimenta, os momentos de lazer, a religiosidade, sem deixar de tecer uma crítica ao modo ostensivo de demonstrar riqueza, sempre traçando uma comparação com os habitantes do Prata, região que conhecia a mais tempo.

Isabelle retomou a questão comercial e analisou o movimento do porto e das casas comerciais estabelecidas na cidade, considerando-o muito ativo, com grande movimento de barcos estrangeiros e nacionais, além de pequenas embarcações que faziam o comércio através do Jacuí e seus afluentes. Observou, entretanto, que o porto não poderia receber embarcações de grande calado. Sobre as casas comerciais francesas, que era o seu interesse específico, anotou que em Porto Alegre só havia três e, que destas

“só uma delas fazia comércio direto com a França. Das duas outras, uma trazia os artigos franceses de Buenos Aires e do Rio de Janeiro, onde são, às vezes, mais

²²⁵ AHMV - Livros de Atas da Câmara Municipal de Porto Alegre – 1.1.1.11 – 1832 – 1835

²²⁶ ISABELLE, 2006, p. 242

²²⁷ Idem, p. 241

baratos do que no ponto de origem; e a segunda fazia um comércio extenso com os Estados Unidos.”

Entretanto, fez uma crítica aos produtos trazidos para a venda: “*as mercadorias são de mau gosto, mal escolhidas e inadequadas ao país. Do porto de Marselha, principalmente, saem os carregamentos mais extravagantes e menos indicados.*” Portanto admitiu que “*é raro, porém, que faça bons negócios*”. Esse fato já fora comprovado por Isabelle e outros estrangeiros que trouxeram mercadorias para vender na América inadequadas ao clima, tipo físico da população e mesmo contrariando hábitos estabelecidos.

Isabelle foi um dos viajantes do período que traçou um dos panoramas mais completos dos aspectos físicos, econômicos e sociais da cidade.

2.3.11. Ferdinand Denis

Denis escreveu sobre aspectos geográficos e históricos das viagens que empreendeu à América do Sul. No seu livro sobre o Brasil, possui um capítulo dedicado ao Rio Grande do Sul e à sua passagem por Porto Alegre. Como era comum entre os escritos de viagem deste período havia uma leitura anterior de outras obras do gênero, assim Denis fez longas citações de Isabelle sobre a cidade.

Iniciou seu texto analisando as possibilidades da província pelo grau de prosperidade de sua capital, dizendo-a movimentada e com grande atividade comercial. A seguir faz uma breve localização da cidade, situando-a como “*uma linda cidade edificada em anfiteatro sobre um istmo montuoso, na borda oriental do lago de Viamão quase defronte da barra do Rio Guaíba*”.²²⁸ Também fez um pequeno histórico da fundação da cidade e de sua transformação em capital da Província, o que demonstra ter consultado obras referentes ao assunto. Mais adiante ao referir-se à população da cidade, citou a obra de José Feliciano Fernandes Pinheiro, “*Anais da Província de São Pedro*”, que provavelmente consultou para retirar os dados estatísticos e históricos com os quais trabalha.

Esse viajante analisou os dados de população que lhe forneceram, concluindo que em quinze anos, entre 1819²²⁹ e 1840²³⁰, a população da cidade duplicara e isto estava evidenciado na “*atividade empregada nas construções, que há três anos, segundo dizem, ali se edificava uma casa por dia.*”²³¹ Também fez uma descrição das

²²⁸ DENIS, Ferdinand. *Brazil*. In: NOAL FILHO, 2004, p. 76.

²²⁹ Ano que ocorreu a primeira publicação dos *Anais da Província de São Pedro*.

²³⁰ Ano provável de sua passagem por Porto Alegre.

²³¹ NOAL FILHO, 2004, p. 76

casas, bastante semelhante a Isabelle, assim como citou as iniciativas de construção de um novo teatro e o projeto de urbanizar e lotear a Várzea, que chama de Cidade Baixa, além da futura construção de um jardim botânico e museu no mesmo local. Esses projetos relativos à Várzea não se concretizaram, graças à ação do poder público que fez valer o termo de doação do Governador Paulo Gama, no qual destinava a área para o uso da comunidade.

Conclui-se que o texto de Denis em relação a Porto Alegre não trouxe elementos originais, mostrando que buscou referências em outros autores já publicados, como Isabelle e Fernandes Pinheiro, o que entretanto não o invalida como testemunho de um “olhar” estrangeiro.

2.3.12. Johann Karl Dreher

Dreher chegou ao Rio Grande do Sul em plena Revolução Farroupilha. Suas memórias relataram a sua chegada e suas primeiras impressões sobre a capital, antes de estabelecer-se na colônia de São Leopoldo. Acolhido em Porto Alegre, por alemães, queixou-se da infestação de mosquitos existentes na cidade.

Suas memórias mostraram a realidade da cidade em tempos de revolução. É um dos poucos que se referiu às trincheiras que cercavam a cidade, que assim descreveu:

“A cidade de Porto Alegre, cercada por um cinturão de valos de proteção (trincheiras) que, de trechos em trechos, eram protegidas por canhões de defesa, apresentavam antes um aspecto de destruído que alegre. Os vestígios da última ocupação ainda estavam visíveis em toda a parte. Do lado de fora das trincheiras não havia casa rural em que os sitiantes não tivessem deixado, de uma ou de outra forma, as provas de sua valentia. A luta parece ter sido a mais feroz entre a igreja do hospital e os Moinhos de Vento pois a primeira ainda trazia em seu lado original (e que está voltado para os Moinhos de Vento) inúmeras marcas de danificações causadas pelas balas inimigas.”²³²

Ainda sobre os tempos de conflito, destacou as dificuldades para realizar a viagem para a colônia de São Leopoldo, pois além do desconforto da viagem nos precários lanchões, havia a necessidade de obter-se uma licença do Presidente da Província para realizar o deslocamento, como para trazer mercadorias, e essas eram vistoriadas na entrada ou na saída da cidade.²³³

O relato deste viajante preocupou-se principalmente com a situação de anormalidade vivida pelos habitantes da cidade no período revolucionário. Dreher deixou

²³² DREHER, Johann Carl. Minha entrada na vida. In: WEIMER, Giinter. Memórias de Imigrantes. Porto Alegre: EST, 1988. p. 24.

²³³ WEIMER, 1988, p. 22.

evidenciada também certa nostalgia de sua terra natal, ao referir-se à comunidade alemã de Porto Alegre.

2.3.13. A. Baguet

Baguet era um viajante movido pelo desejo de aventura, interessado em viver as emoções da viagem de maneira intensa, sentiu-se premiado pela sorte quando recebeu um convite para ser secretário de um funcionário norte-americano em missão no Paraguai. Com uma boa educação e erudição aventurou-se em várias áreas como demografia, história e sociologia, além de não ter deixado de ter lido as obras do gênero já editadas e a obra de Fernandes Pinheiro.

Iniciou seu texto com um pequeno histórico da cidade, dizendo-a “*uma cidade bem moderna e existe há apenas poucos anos*”²³⁴. Neste histórico, alguns dados contêm erros, como o primeiro nome da cidade, que chama de S. José de Porto Alegre, ao invés de S. Francisco do Porto dos Casais; a data que a capital tornou-se comarca: 1813, no lugar de 1812 o ainda deu a data de 1818 para a sua elevação à cidade, fato que só ocorreu em 1822. Após fez uma estimativa da população em 30.000 habitantes, comparando com o dado de 6.000 habitantes, de Fernandes Pinheiro, referente a 1819.

Sua descrição da cidade é bastante detalhada e, como os demais, ficou impressionado com a paisagem, dizendo-a “*uma das localidades mais pitorescas do Brasil.*” Descreveu a cidade como “*construída na encosta de uma colina, tem vista para a enseada coberta de navios e para cinco rios, dispostos exatamente como os dedos de uma mão aberta, que se lançam na baía do Rio Guaíba.*” Nessa passagem, Baguet já utilizou o termo Rio Guaíba ao invés de lago ou lagoa, referências anteriores, e também faz a descrição da mão aberta para os rios tributários do lago.

Sua descrição da paisagem é repleta de imagens românticas e grandiosas, como na seguinte passagem: “*Quem deseja gozar de um verdadeiro panorama do novo mundo precisa apenas dirigir-se à cidade alta, no ponto mais elevado da colina*”. Neste local, a vista panorâmica permitia que se enxergasse ao longe e, descreveu com entusiasmo os campos e os sítios, com seus pomares e jardins e compara a a paisagem com outras já apreciadas: “*eram os primeiros belos prados verdes que eu via depois de muitos anos; se os arredores do Rio de Janeiro são muito arborizados e montanhosos, a grama lá é rala e queimada pelo sol*”.

²³⁴ BAGUET, A. Viagem ao Rio Grande do Sul. Santa Cruz do Sul: Edunisc / Florianópolis: Paraula, 1997. p.32.

E, com certa nostalgia transportou-se para sua terra natal:

*“aquela vista excitou em minha alma lembranças ao mesmo tempo tristes e doces. Lembrou-me minha pátria, minha família, meus amigos dos quais um mar imenso me separava e dos quais ia afastar-me ainda mais umas centenas de léguas.”*²³⁵

Raro foi o viajante que conseguiu desprender-se de valores culturais e que não teve saudades da realidade que deixou para trás em troca do novo e do desconhecido.

Ao referir-se ao clima da região observou que *“convém perfeitamente aos europeus; aqui não se conhece nem os calores abrasadores do Rio de Janeiro, nem as noites frias de Buenos Aires e a temperatura no verão é bem suportável”*. Assim, como decorrência do clima acrescentou sobre as particularidades do solo que *“produz ao mesmo tempo as frutas e os legumes da zona tórrida e os da Europa”*.²³⁶

Baguet também elogiou a iniciativa do Presidente da província de fundar um *cemitério extra-muros*,²³⁷ o que a tornaria *“uma das raras cidades do Brasil dotadas de um estabelecimento tão indispensável do ponto de vista higiênico”*.²³⁸

2.3.14. Aimé Bonpland

Bonpland era um cientista naturalista renomado e realizou juntamente com Alexander Humboldt a célebre expedição às Américas entre 1799 e 1804. Em 1817, radicou-se na América do Sul, estabelecendo-se em Buenos Aires, no Paraguai, em São Borja e por fim na Província de Corrientes. Realizou sua viagem a Porto Alegre com idade avançada para época, 76 anos. Ao chegar a cidade, após viagem de barco pelo Rio Jacuí, viu-se acometido de uma doença renal, que lhe deixou bastante indisposto.

No seu *“Diário de Viagem de São Borja à Serra e a Porto Alegre”*, o texto referente à sua estada em Porto Alegre é bastante reduzido e, Bonpland deteve-se mais em suas preocupações financeiras e seus negócios com o Sr. Chaves Filho e dos seus problemas de saúde. Pouco escreveu sobre a cidade, apenas relatou a visita a uma fábrica de sabão e de velas, de propriedade de alemães, a qual impressionou-se com as suas caldeiras e a sua modernidade.

²³⁵ BAGUET, 1997, p. 33.

²³⁶ BAGUET, 1997, p. 33.

²³⁷ O Cemitério da Azenha, mantido pela Santa Casa, só seria inaugurado em 6 de abril de 1850.

²³⁸ BAGUET, 1997, p. 33.

Na viagem de vapor a Rio Grande, descreveu a paisagem que observava do vapor: a Ilha das Pedras Brancas, com suas pedras Graníticas; os cactos que predominavam nas margens e a Ponta de Itapuã, ainda com as marcas a Revolução Farroupilha, onde observou *“uma cruz no lugar da bateria que ali haviam estabelecido os republicanos. Neste lugar passa-se muito perto da terra. Aqui, na ponta da bateria ou da cruz, pode-se dizer que acaba o Jacuí, ou antes começa a Lagoa dos Patos”*.²³⁹

Seu relato pouco lembra a linguagem romântica de Humboldt, seu companheiro de viagem da juventude, que foi um exemplar viajante naturalista.

2.3.15. A. Rugbæan

Este seria o pseudônimo do pastor inglês James Dixon, segundo Abeillard Barreto²⁴⁰, que esteve em Porto Alegre, em 1850. Seu relato é bastante detalhado, preocupando-se em traçar um panorama bastante realista da cidade e de seus principais problemas urbanos. Assim, iniciou a descrição situando a cidade, na seguinte passagem: *“o alegre porto está agradavelmente situado na boca do Rio Jacuí, na sua interseção com a Lagoa dos Patos”*.²⁴¹

Entretanto, logo a seguir fez uma crítica ao traçado da cidade, dizendo-o *“irregular e anárquico”* e a seguir considerou:

*“as ruas mais mal cuidadas que se possa achar em um ano de viagens por esse continente, o que pode ser creditado, parcialmente, à extrema escassez de meios de locomoção com rodados e, também, à ausência de uma comissão encarregada da pavimentação. O calçamento é de pedras que apenas jazem espalhadas, como que ao acaso, ora apresentando uma superfície plana e condizente com o passo do cuidadoso pedestre, ora opondo-lhe aguda aresta que lhe perfurará sapato e pé, ora um fundo charco, onde a chuva caída de um mês inteiro tornou-se verde e putrefata, onde um pato poderia sentir-se satisfeito.”*²⁴²

A preocupação com o calçamento sempre foi um dos assuntos mais discutidos na Câmara e, nesse momento como se verá em seguida os vereadores faziam uma grande campanha para regularizar o calçamento da cidade.

²³⁹ BONPLAND, Aimé. Diário de viagem de São Borja a Porto Alegre. In NOAL FILHO, 2004, p. 88. Tradução de Alicia Lourteig.

²⁴⁰ BARRETO, Abeillard, 1967. p. 1168.

²⁴¹ RUGBÆAN, A. Transatlantic rambles; or, a record of twelvemonth's travel in he United States, Cuba, e the Brazils. In: NOAL FILHO, 2004, p. 91. Tradução de Heitor de Souza Peretti.

²⁴² NOAL FILHO, 2004, p. 91.

Ainda sobre a cidade e seus equipamentos urbanos, fez referência ao cemitério próximo à cidade e recém inaugurado, julgando-o “*um excelente cemitério, elegantemente disposto*”, cujas “*carneiras nas paredes tem a profundidade de três comprimentos e são ornamentados com bom gosto*”.²⁴³ Nesse trecho presenciou um sepultamento e impressionou-se com a falta de sensibilidade dos coveiros, para realizarem seu trabalho e, ainda a falta de familiares naquela cerimônia.

Na maior parte do seu texto, o viajante descreveu os contatos sociais que realizou; o seu convívio com o anfitrião e sua família, um comerciante inglês; os eventos sociais e de lazer da família: um baile e um batizado. Referiu-se também a presença de ingleses e de escoceses, que trabalhavam como ferreiros e, da atuação do seu anfitrião, como mediador em disputas entre seus compatriotas. Rugbæan também fez uma breve observação sobre os limites entre a selvageria e a civilização, em especial, relacionando-a com a principal atividade da região, a criação de gado, e com as práticas dos caudilhos locais, como as califórnicas²⁴⁴ e o contrabando. Para ele, Porto Alegre seria “*a principal cidade fronteira à região do gado e o marco civilizatório local*”²⁴⁵. Enfim, acabou analisando a vida local com seu “olhar” estrangeiro, bastante marcado pelos princípios de sua religião Metodista.

2.4. Os olhares estrangeiros sobre a cidade

Os textos escritos, cartas, relatórios, diários, narrativas científicas foram o legado desses viajantes que passaram por Porto Alegre, na 1ª metade do século XIX. Traduzidos ou na língua original, publicados ainda no decorrer de suas vidas ou depois de suas mortes, divulgados ou esquecidos em um arquivo qualquer, estes textos são indicativos de uma época e, como já foi visto no capítulo 1, estão carregados de representações e significados. Ao deparar-se com uma realidade diferente daquela que vivenciaram, esses viajantes irão filtrá-la através de seus escritos aquilo que lhes interessa, fazendo uma seleção, nem sempre voluntária daquilo que presenciam. Desse modo, os viajantes priorizados nesse trabalho possuíam diferentes formações culturais e profissionais, carregavam uma bagagem cultural e possuíam valores vinculados à sua cultura de origem, viajavam motivados por

²⁴³ Idem, p. 92.

²⁴⁴ Califórnicas eram expedições organizadas por fazendeiros para a pilhagem de gado em fazendas localizadas do outro lado da fronteira. As mais famosas foram aquelas realizadas por Francisco Pedro de Abreu, o Chico Pedro, em 1848.

²⁴⁵ NOAL FILHO, 2004, p. 91.

interesses diferentes: científico, comercial, militar, flaneur²⁴⁶. Assim os seus relatos não são uniformes, abordam diferentes aspectos da cidade, da sua paisagem urbana e rural, da economia, da população, dos costumes, da vida social.

Apesar da variedade de informações contidas em seus escritos, vê-se uma preocupação com a descrição física da cidade, com suas paisagens urbanas e rurais, as habitações e prédios públicos, as questões relativas à economia e aos costumes da sociedade local. Ao analisar-se os assuntos tratados pelos viajantes e que é o objetivo desse trabalho, procurou-se dividi-los em categorias, para poder-se ter uma compreensão das suas visões da cidade. Desse modo, levantou-se os seguintes itens:

1. Itinerário: referências ao trajeto percorrido para chegar e sair da cidade.
2. Política: referências ao governo da Capitania/Província, aos partidos políticos, à relação do governante com a população, ao clima revolucionário do período da Revolução Farroupilha.
3. História: aspectos relativos à origem da cidade e sua história.
4. Paisagem: observações dos viajantes a respeito da paisagem geográfica, tanto na sua dimensão morfológica, isto é, o conjunto de formas criadas pela natureza e pela ação do homem, como na dimensão funcional, isto é, as relações entre as suas partes.²⁴⁷
5. Clima: indicativos a respeito do clima da cidade e inferências sobre a adaptação de europeus a ele.
6. Perímetro urbano: observações sobre a estrutura urbana da cidade, sua topografia, o traçado das ruas e das praças, seu calçamento, os equipamentos urbanos, a limpeza das ruas e a captação da água.
7. Habitação: observações em torno das construções, seu estilo, modo de construção, tanto às reservadas para a moradia, como prédios públicos.

²⁴⁶ Para Pratt, o *flaner* é o observador, “não compra, não coleta amostras, não classifica ou almeja transformar o que vê.” Esse termo foi usado por Domingo Faustino Sarmiento, ao relatar sua viagem a Paris: “*Flaner é algo tão sagrado quanto respeitável em Paris, é atividade tão privilegiada que ninguém ousa interrompê-la. O flaneur tem o direito de botar o seu nariz em qualquer lugar. Se você parar à frente de uma rachadura de um muro e observá-la atentamente, algum entusiasta se juntará e parará com o intuito de ver aquilo que está sendo observado por você; um terceiro se agregará, e, se oito se juntarem, então todos os que passam passarão, a rua se entupirá e uma multidão será formada.*” (Pratt, 1999, p.326) E embora se refira a um explorador americano na Europa, cremos que o conceito possa ser usado para os viajantes que não tem nenhum compromisso com a ciência, o comércio e viajam pelo simples prazer de conhecer novas terras.

²⁴⁷ CORREA, Roberto Lobato; ROSENDAHL, Zeny. Apresentando Leituras sobre Paisagem, Tempo e Cultura. In: CORREA, Roberto Lobato; ROSENDAHL, Zeny.(org.) Paisagem, Tempo e Cultura. Rio de Janeiro: EdUERJ, 2006.

8. Economia: indicativos em torno da vida econômica da cidade, principais atividades comerciais e manufatureiras, comércio, produção e abastecimento de alimentos, equipamentos.
9. Sociedade: referências aos aspectos sociais locais, como hospitalidade, reuniões sociais, papel das mulheres, costumes e comportamentos da população, educação, escravidão.
10. Prognóstico: tentativas de alguns viajantes de antever o futuro da região face à realidade que encontram na cidade.
11. População: referências ao número de habitantes e às características étnicas da mesma.

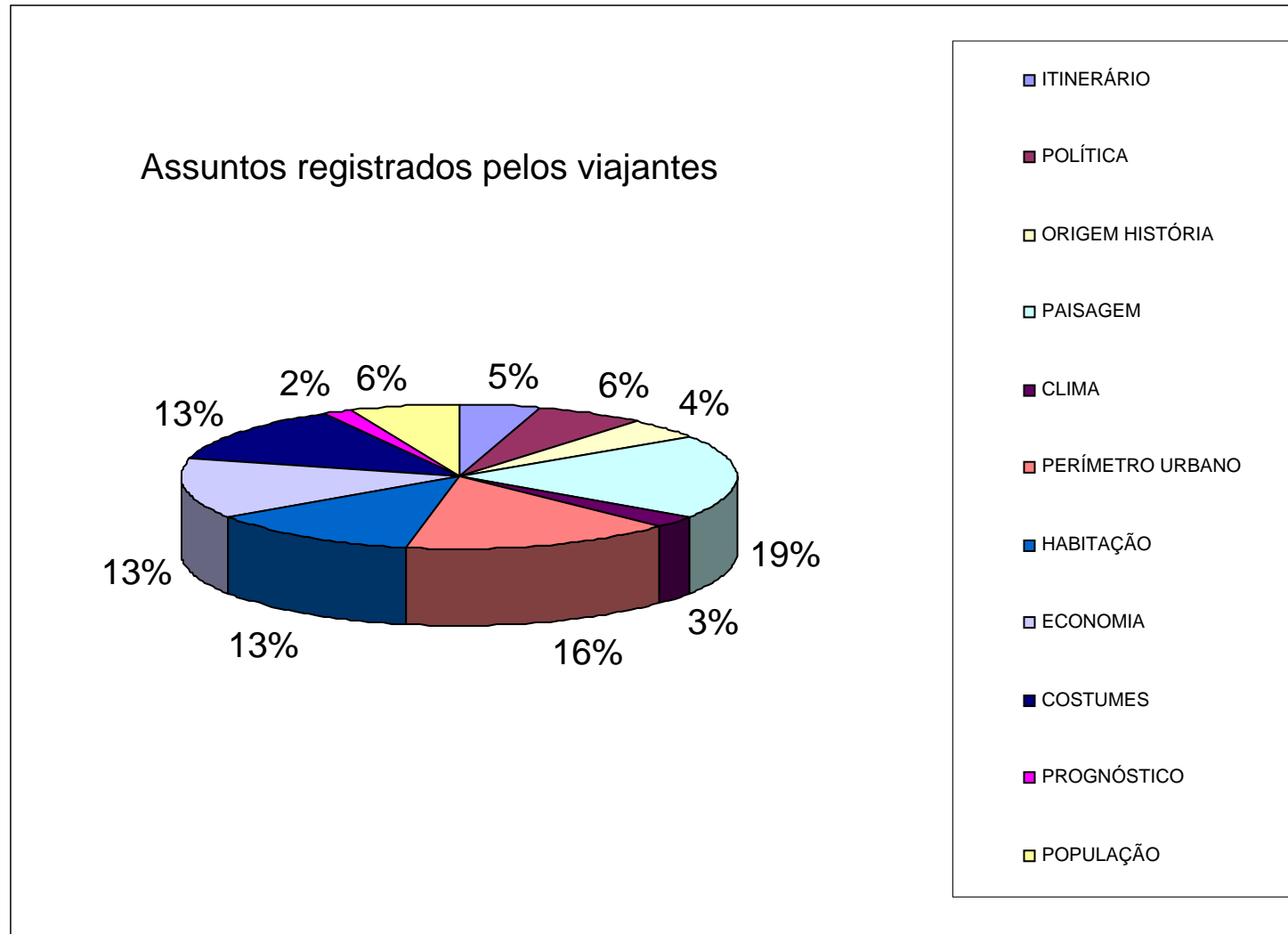
Com esses assuntos escolhidos fez-se um gráfico, constatando a incidência dos mesmos por viajante e após totalizando os valores. Assim obteve-se a tabela e o gráfico abaixo:

Tabela 3: Ocorrências dos assuntos registrados pelos viajantes em seus escritos.

	ITINERÁRIO	POLÍTICA	ORIGEM HISTÓRIA	PAISAGEM	CLIMA	PERÍMETRO URBANO	HABITAÇÃO	ECONOMIA	COSTUMES	PROGNÓSTICO	POPULAÇÃO	TOTAL
LUCCOCK				2		1	1	3	2	1		10
FELDNER	1	1							2		1	5
DREYS		2	5	9		4	2	3	1			26
SAINT-HILAIRE	2	2	1	7	1	8	12	8	5	3	5	54
SELLOW	1	1		3			1	1			1	8
BELMANN	1	1		1		3	1	1	2		1	11
SEIDLER	1			1	1	2	1	5	1		1	13
TRÄSCHLER	1			10	1	6	6		5			29
KERST		2		3		4	1	3			1	14
ISABELLE	1	2	1	9	1	9	7	7	9	1	2	49
DENIS			3	3		2	2		1		3	14
DREHER	1	4		1	1			2			1	10
BAGUET	1	1	3	2	2	1		1			1	12
BONPLAND	2							1				3
RUGBAEAN	1	1	0	0	1	3		1	7			14
TOTAL	13	17	12	51	8	43	34	36	35	5	17	272
PORCENTAGEM	5%	6%	4%	19%	3%	16%	13%	13%	13%	2%	6%	100%

Dados Brutos: NOAL FILHO, 2004. p. 27 a 93.

Figura 8:



Dados Brutos: NOAL FILHO, 2004. p. 27 a 93.

Ao analisarmos a figura 8, vê-se que as questões relativas à paisagem e à descrição do perímetro urbano da cidade representam 35% do total dos assuntos trabalhados. Neste período, há uma grande preocupação dos autores de livros de viagem em descrever ao leitor o lugar em que se encontram. Pratt, ao referir-se a obra do viajante John Barrow²⁴⁸, fez uma análise dessa questão, preocupando-se em situar o leitor na paisagem descrita:

*“Em geral, o que é narrado é uma sequência de vistas ou lugares. Detalhes visuais são intercalados com informação técnica e classificatória. Tende-se a formar um quadro panorâmico salpicado por termos estéticos, mitigando o que de outra forma seria um vocabulário integralmente insensível. Os viajantes são, sobretudo, apresentados como um tipo de olho coletivo móvel no qual são registradas as vistas/paisagens; enquanto agentes, sua presença é muito reduzida.”*²⁴⁹

Os viajantes analisados procuraram descrever a cidade ao seu leitor, na tentativa de localizá-lo geograficamente, sendo que alguns forneceram inclusive as suas coordenadas geográficas, topograficamente, fazendo uma descrição do relevo, e até geologicamente, nesse caso, procurando analisar os tipos de formações rochosas, enquanto outros foram menos técnicos, apenas descrevendo as elevações e os vales da cidade e dos arredores. Nota-se que a posição da cidade em frente ao lago, despertou a curiosidade da maior parte dos escritores, que analisaram a posição dos rios que ali deságuam, referiram-se às ilhas e, principalmente, às condições do porto. Inclusive Saint-Hilaire fez uma extensa análise sobre a questão do Guaíba ser rio, lago ou lagoa, refazendo seu parecer inicial de que seria um rio, para classificá-lo como lago.

A concentração de referências ao perímetro urbano correspondeu a 16%, sendo um dos itens que apresentaram maior incidência de análise. Há uma preocupação em descrever a posição das ruas e sua situação em relação à colina, as ruas paralelas a esta, consideradas pela maioria como mais agradáveis e as ruas transversais, mais íngremes, na descida da colina, com os problemas inerentes a essa situação, principalmente nos dias de chuva. Alguns utilizaram-se dos conceitos de Cidade Baixa e Cidade Alta, para especializar as funções das ruas principais, em especial, a Rua da Praia, como rua de vocação comercial e a Rua da Igreja, concentrando as atividades administrativas e eclesiásticas. Também fizeram referências ao calçamento das ruas, ocorrendo aí uma clara divisão de opiniões: quatro consideraram o calçamento ruim ou regular, face às dificuldades encontradas com as ladeiras,

²⁴⁸ John Barrow realizou uma viagem ao interior da África do Sul, entre 1797 e 1798, e seu diário narrativo foi editado em 1801.

²⁴⁹ PRATT, Mary Louise. Os olhos do Império: relatos de viagem e transculturação. Bauru, SP: EDUSC, 1999. p. 111.

enquanto três o consideraram bom. Dois viajantes referiram-se aos esforços da população e das autoridades para manter o nivelamento e alinhamento das ruas, face ao terreno íngreme. Saint-Hilaire foi o único a referir-se à sujeira da cidade, sendo bastante incisivo nesta questão, tanto em relação às ruas, aos terrenos baldios, como em relação às margens do rio. Quanto a este aspecto observou, que no mesmo local em que buscavam água potável, lançavam os dejetos domésticos. Dreys também constatou a existência de poucas fontes de água, tendo visto apenas um chafariz na cidade.

Quanto aos equipamentos, aqueles que chegaram à cidade após 1820 destacam o Hospital da Santa Casa, considerando-o moderno e com ótima localização, pois ao mesmo tempo está fora dos muros da cidade e próxima a ela, em lugar alto e arejado, favorecendo a recuperação dos doentes. Assim também a localização do novo cemitério, nos altos da Azenha, seria elogiada pelos viajantes que aqui estiveram na década de 1840, e souberam de sua construção, uma vez que sua inauguração ocorreu apenas em abril de 1850. Dois dos viajantes, que estiveram nas décadas de 1830 e 1840, referiram-se à construção de um novo teatro que iria substituir o antigo barracão, onde se apresentavam peças de teatro, entretanto não consideraram o local adequado, pois estava no topo de uma ladeira íngreme. Também o teatro só seria concluído em 1858.

Saint-Hilaire e Arsène Isabelle foram os que mais fizeram referências à paisagem e ao perímetro urbano, assim como realizaram descrições detalhadas das habitações e dos prédios públicos. Ambos ficaram na cidade por mais tempo, percorreram os arredores e dedicaram-se aos estudos naturalistas, coletando amostras e realizando medições científicas relativas à temperatura e às condições de chuva e vento.

A habitação foi também uma preocupação da maior parte dos viajantes, correspondendo a 13% das citações. Nesse ítem, foram considerados além da descrição das casas dos moradores, os prédios públicos. Houve interesse em descrever as moradias, classificando-as como simples, de um só andar ou dois. Inclusive Saint-Hilaire analisou o quão inadequadas ao clima subtropical e aos rigores do inverno eram essas moradias, indicando como possível causa a herança portuguesa de despreocupação com o aquecimento das mesmas. Os edifícios públicos, em especial a sede do governo, foram destacados pela sua simplicidade e austeridade, sendo que para Saint-Hilaire, a alfândega, recém construída era um exemplo de arquitetura pesada, que não ajudava no embelezamento do local.

Apenas 3 escritores não fizeram qualquer referência às questões econômicas da cidade, que corresponde a 13% das referências. A maior parte dos viajantes escreveu sobre o comércio, o porto, a circulação de navios e mercadorias, a pequena indústria manufatureira, o

abastecimento de gêneros alimentícios, que eram cultivados nas chácaras dos arredores, com pomares e hortas ou produzidos pelos colonos alemães após 1824, vindos por barcaças através do rio dos Sinos. Não se pode esquecer que parte desses viajantes que vieram ao sul, também tinham interesses comerciais, como em especial John Luccock e Nicolau Dreys. Era o que Pratt chamou em sua obra de *“batedores avançados do capital europeu”*²⁵⁰. Ainda sobre esse tipo de viajante, a autora escreveu sobre a motivação que os levava a este longo percurso:

*“Engenheiros, mineralogistas, criadores de gado, agrônomos, bem como militares — esses viajantes de princípios do século XIX eram frequentemente enviados para o “novo continente”, por companhias de investidores europeus, como especialistas à procura de recursos exploráveis, contatos e contratos com as elites locais, informações sobre possíveis associações, condições de trabalho, transporte, mercados potenciais e assim por diante.”*²⁵¹

Ainda sobre essas questões relativas aos empreendimentos estrangeiros na América, Porto Alegre não fugiria ao contexto sul-americano, pois havia pequenos núcleos de comerciantes estrangeiros, em especial ingleses e franceses, estabelecidos na cidade e que realizavam o comércio com a Europa, tal como a autora observara:

*“Em meados da década de 1820, pequenas comunidades de expatriados europeus estavam se formando em muitas capitais sul-americanas, e as portas estavam amplamente abertas aos empreendimentos econômicos de todos os tipos.”*²⁵²

E, esta pequena colônia estrangeira recebia o viajante e o apresentava à sociedade local através de jantares ou saraus, proporcionando-lhe uma estadia agradável e solucionando possíveis contratemplos.

Assim, baseados nos dados econômicos que observaram pelo menos 3 viajantes – Luccock, Saint-Hilaire e Dreys – arriscaram-se a fazer previsões sobre o futuro da cidade, julgando-o promissor, devido à sua ótima localização geográfica e até mesmo sugerindo atividades econômicas a serem desenvolvidas, como o cultivo da vinha e a fabricação do vinho, o aumento do cais, para possibilitar o aporte de maior número de navios. Saint-Hilaire ainda foi mais longe, sugerindo mudanças na administração local, uma vez que os capitães-gerais usavam seu poder de forma ilimitada, iniciando ações, que nem sempre eram levadas adiante pelos seus sucessores. Essa situação, que constatou no período anterior à Independência, acompanharia a cidade por todo o período.

²⁵⁰ PRATT, 1999, p. 252.

²⁵¹ Idem, p. 253.

²⁵² Ibidem, p. 254.

Dos 15 viajantes analisados no período, observou-se que 10 fizeram observações em torno da vida da população na cidade, seu modo de vida, seu comportamento social, seus costumes e hábitos. Nessas questões percebeu-se claramente o choque entre duas culturas diferentes, pois os europeus apesar de elogiarem a hospitalidade dos porto-alegrenses, estranhavam alguns hábitos, principalmente em relação às mulheres, que não gozavam da mesma liberdade das européias ou argentinas e dificilmente tinham acesso à educação, como constatou Isabelle. Este viajante foi o mais incisivo nestas questões sociais, inclusive fazendo críticas severas à escravidão e ao modo cruel como os escravos eram tratados por seus senhores.

Quanto à educação, vários constataram a existência de poucas classes escolares e a necessidade das famílias mandarem os filhos para fora, se quisessem proporcionar-lhe um título universitário. Cabe observar que alguns viajantes tiveram uma visão mais negativa da sociedade, como no caso de Luccock, ao afirmar que esta *“não progrediu bastante nas artes da vida civilizada”*, e considerando que seus habitantes *“não possuem uma vida moral e religiosa”*. Os viajantes ligados às campanhas militares também ressaltaram esse aspecto do seu contato com a população, sendo que Träschler foi além, afirmando que os homens *“tendem à vingança, roubo e assassinato, são preguiçosos, enganadores, vaidosos e gostam de vangloriar-se...”*. Carregados de valores europeus, o viajante encontra-se com o desconhecido e nesse caso pode-se fazer uso do mesmo termo, que Pratt utilizou em sua obra e que parece adequado para essa situação – *“zona de contato”*, definido pela autora como o:

“espaço de encontros coloniais, no qual as pessoas geográfica e historicamente separadas entram em contacto umas com as outras e estabelecem relações contínuas, geralmente associadas a circunstâncias de coerção, desigualdade radical e obstinada”²⁵³.

Neste caso, os viajantes não conseguem distinguir as diferenças inerentes entre uma e outra cultura e passam a julgar segundo os seus valores, gerando uma situação de desigualdade.

Com menor incidência aparecem outros assuntos nos relatos analisados, como a questão política local que aparece em dez relatos, correspondendo a 6% das referências. Naqueles viajantes que estiveram em Porto Alegre no período anterior à década de 1830, há referências ao Governador, como Feldner, que visitou D. Diogo de Souza²⁵⁴ e com ele conversou sobre arte e literatura alemãs ou Saint-Hilaire, que se referiu às visitas ao Conde

²⁵³ Pratt, 1999, p. 31.

²⁵⁴ D. Diogo de Souza foi Governador da Capitania de São Pedro do Rio Grande entre 9/10/1809 e 13/11/1814.

de Figueira,²⁵⁵ além de acompanhar as festas realizadas na ocasião do juramento à Constituição, em 1821. Aqueles, que vieram para servir como soldados, tiveram maior preocupação em descrever as causas da Guerra da Cisplatina, os equipamentos do exército na cidade e os preparativos para a partida. Porém já na década de 1830, o clima revolucionário foi registrado por vários viajantes, com Isabelle destacando os partidos políticos existentes e o posicionamento de cada um, já prevendo um clima de confronto. Dreys e Dreher anotaram como era a vida na cidade durante a Revolução, em especial a posição das trincheiras e o controle para entrada e saída da cidade. Já Baguet, que aqui chegou após a Revolução elogiou a atuação do Conde de Caxias²⁵⁶, como Presidente da Província.

Outro assunto abordado por 5 viajantes foi a fundação e o histórico de Porto Alegre, ressaltando que a cidade era relativamente nova e elogiando a atuação do Governador José Marcelino de Figueiredo, que transferira a sede do governo da Capitania de Viamão para Porto Alegre. Os relatos, após a década de 1820, fizeram referências ao trabalho do José Feliciano Fernandes Pinheiro, “*Anais da Província de São Pedro*”, um dos primeiros textos sobre a região, publicado em 1819 e uma segunda edição em 1822. Assim também as referências aos dados estatísticos da população possuem como ponto inicial a obra de Pinheiro. Este item sobre a população corresponde a 6% das ocorrências e, ainda estão arroladas as referências à formação étnica da população. Cabe ressaltar a surpresa que transparece para alguns viajantes, como Saint-Hilaire, que observou a existência de um pequeno número de mulatos e a predominância de uma população de pele branca. E, ainda após 1820, constataram a presença de estrangeiros, em especial alemães, chegados a partir de 1824, que ficaram na cidade e passaram a dedicar-se a vários ofícios.

Ainda sete viajantes, correspondendo a 4% das citações, referiram-se ao clima da cidade, julgando-o agradável e favorável à adaptação de europeus, bem como era possível adaptar-se cereais, frutas e hortaliças trazidas da Europa. E, por fim, onze dos viajantes traçaram o itinerário de sua chegada e partida da cidade. Desses que descreveram o percurso, sete chegaram à cidade de barco, vindos de Rio Grande, enquanto outros três fizeram o percurso a partir de Rio Pardo, sendo que dois utilizaram-se das barcaças, enquanto um veio a cavalo. Saint-Hilaire foi o único que aqui chegou, percorrendo o caminho que vinha do litoral, passando por Viamão.

²⁵⁵ O Conde de Figueira era o Marechal-de-Campo D. José de Castelo Branco Corrêa e Cunha Vasconcelos e Souza, governando a capitania entre 19/10/1818 e 22/9/1820.

²⁵⁶ O Conde de Caxias era o Marechal de Campo Graduado Luiz Alves de Lima e Silva, governando a Província entre 9/11/1842 e 11/3/1846, em pleno período revolucionário.

Pela análise dos assuntos abordados pelos viajantes nos seus relatos de viagem pode-se ter um panorama da cidade. E, assim parafraseando Lisboa, “*viajar, relatar*”²⁵⁷, esta era a missão que esses homens e mulheres tomavam para si quando entravam no navio para cruzar o oceano em busca do desconhecido. E, no fundo “*a narrativa sobre o ‘outro’ também é afinal a narrativa sobre ‘si mesmo’*”.²⁵⁸

²⁵⁷ LISBOA, 1997, p. 28.

²⁵⁸ Idem, p. 47.

CAPÍTULO 3

A CIDADE PELO OLHAR LOCAL

“As cidades também acreditam ser obra da mente ou do acaso, mas nem um nem outro bastam para sustentar as suas muralhas. De uma cidade não aproveitamos as suas sete ou setenta maravilhas, mas a resposta que dá às nossas perguntas”. Ítalo Calvino²⁵⁹

Os viajantes viram e relataram Porto Alegre com seu “olhar estrangeiro”, sua análise do lugar deixa transparecer a sua bagagem cultural da qual ele não consegue desfazer-se totalmente. Ao mesmo tempo, o habitante local carrega consigo os desafios do cotidiano, que muitas vezes lançam travas aos seus olhos. Afinal aquilo que é muito comum escapa aos olhos, detalhes corriqueiros deixam de ser percebidos por aqueles que vivem o dia-a-dia. Assim os relatos estrangeiros ajudam a tirar estas travas dos olhos e a ver esses detalhes que passaram despercebidos.

Mas como se poderá buscar esse “olhar local”, o que pode ficar registrado na documentação, nos escritos literários, nas folhas de jornal ou nas páginas da memória? A quem recorriam os habitantes locais em suas queixas diárias, em sua busca por melhorias ou na procura por soluções? O poder público, através da Câmara Municipal, serviria como interlocutor dessas aspirações, principalmente nas questões relativas à vida na cidade?

A Câmara Municipal foi durante o período colonial a grande repositória dessas aspirações e reclamações, pois era a instância mais próxima à qual o cidadão poderia reportar-se. E, mesmo durante o período Imperial, quando a Câmara viu suas prerrogativas diminuídas, ainda permaneceu como sua principal interlocutora. Assim, ao procurar-se na documentação da Câmara respostas a esses questionamentos, busca-se resgatar esse “olhar local”, confrontando-se com as questões relatadas e que chamara a atenção do “olhar estrangeiro”.

3.1. A Câmara Municipal de Porto Alegre

²⁵⁹ CALVINO, Ítalo. *As cidades invisíveis*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998. P. 44.

3.1.1. As Câmaras Municipais

A povoação de Porto Alegre, desde 1773, era a sede da Câmara do Rio Grande de São Pedro. O Senado da Câmara foi a primeira forma de organização administrativa do poder, seguindo as Ordenações Manuelinas²⁶⁰ e, posteriormente, as Ordenações Filipinas, sendo que estas eram mais centralizadoras que as anteriores e concentrava a maior parte das decisões em Lisboa. As Ordenações definiam as normas da administração colonial portuguesa e segundo Graça Salgado²⁶¹, “*não visavam ajustar as relações entre o Estado e a sociedade. Mas se dirigiam aos funcionários régios*”. Assim funcionavam como um código de conduta a ser observado pelos funcionários que administravam a colônia em nome do Rei. Em relação à Câmara, as linhas básicas de sua instalação e seu funcionamento, eram determinadas pelo Livro I, título LXIII, das Ordenações Filipinas.

Durante o período colonial e imperial, as Câmaras Municipais exerceram simultaneamente as funções administrativa, tributária, judiciária, de policiamento, além da legislativa, através da feitura das posturas²⁶², gozando de relativa autonomia em relação ao governo central, estivesse ele em Lisboa, ou mais tarde, após 1808, no Rio de Janeiro. Essa autonomia era facilitada pelas grandes distâncias que ligavam as sedes municipais ao governo central, permitindo que muitas decisões fossem tomadas localmente, às vezes em direção contrária aos interesses da Metrópole. Arno Wehling analisou o aspecto das distâncias em sua obra, concluindo que

*"a distância física entre Lisboa, o principal centro de decisão político-administrativo, e as cidades litorâneas brasileiras, e destas para o interior, transformava em meses ou anos o tempo das decisões, tanto de interesse público como privado. Impunha-se, assim, um tempo administrativo que adiava decisões e prejudicava a eficiência da máquina do governo."*²⁶³

A distância entre o município e o poder central trazia uma série de dificuldades para as vilas e seus habitantes, que acabavam sendo supridas localmente e, isto levava muitas

²⁶⁰ Ordenações eram consolidações, nas quais estavam contidas as principais leis e normas referentes à colônia e vigentes no período. “Compunham essas consolidações os princípios e dispositivos do direito civil sobre família, sucessões, obrigações, contratos e propriedade, do direito penal e do direito processual.” As Ordenações Afonsinas vigoraram a partir de 1446, as Manuelinas, de 1521 até 1603, quando foram substituídas pelas Ordenações Filipinas. WELHLING, Arno e WELHLING, Maria José C. Formação do Brasil Colonial. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1994. p. 303. REIS, Antonio Matos. Origens dos Municípios Portugueses. Lisboa: Livro Horizonte, 1991.

²⁶¹ SALGADO, Graça. (coord.) Fiscais e Meirinhos: a administração no Brasil Colonial. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1986. p.16.

²⁶² Posturas são determinações escritas em que o poder municipal obriga os cidadãos a cumprirem certos deveres. (Dicionário Houaiss da Língua Portuguesa)

²⁶³ WELHLING; WEHLING, Maria José C. de M. Formação do Brasil Colonial. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1994. p. 302.

vezes à desobediência e à indisciplina dos funcionários, que muitas vezes não colocavam em prática as determinações dos decretos, alvarás, leis, etc. Esse descumprimento às decisões tomadas em Lisboa favoreceu o aparecimento de casos de corrupção, desvios de recursos públicos e de impostos, o que era acrescido da certeza da impunidade.

As Câmaras eram órgãos de poder local, sua sede ficava nas vilas ou nas poucas cidades existentes na colônia²⁶⁴ e sua jurisdição estava circunscrita ao termo²⁶⁵ respectivo, que muitas vezes era tão extenso como uma unidade da federação atual. Como não há uma nítida diferenciação entre administração geral e local, Caio Prado Junior observou que as Câmaras “*funcionavam efetivamente como órgãos inferiores da administração geral da capitania.*”²⁶⁶

Apesar dessa relativa autonomia, formalmente, as Câmaras eram subordinadas ao ouvidor²⁶⁷ ou corregedor da comarca, que tinha entre suas funções a realização de correições com o objetivo de avaliar os trabalhos da Câmara, o desempenho de seus oficiais, as contas, o cumprimento das posturas, a obediências às Ordenações e leis portuguesas; além da autorização das obras públicas. Entretanto, essas correições não se realizavam regularmente, deixando espaço para a atuação da Câmara de forma mais independente.²⁶⁸

O poder local, exercido pelas Câmaras, era uma oportunidade para a manifestação política das elites estabelecidas na vila e arredores, para assim poderem relacionar-se com a metrópole. Pelas Ordenações, os componentes ou oficiais da Câmara eram escolhidos entre os *homens bons*, entretanto estes estariam vagamente definidos nas Ordenações e, de certa forma, reportava-se à noção de cidadão, ou seja, “*os indivíduos masculinos que costumam andar na governança.*”²⁶⁹ Os votantes eram o “povo”, designado como o “*povo qualificado*”, segundo Caio Prado, que também os chama de “*pessoas gradas*

²⁶⁴ A vila é “uma povoação de categoria inferior a uma cidade, mas superior a uma aldeia, possuindo juiz, câmara e pelourinho”. Quanto à cidade não havia uma definição na legislação colonial, mas Salvador, desde a sua fundação possuía o título de cidade. Com a independência todas as capitais de Província passaram a ter o título de cidade, entretanto, a seguir, outras vilas foram elevadas a essa categoria. (BORGES FORTES, Amyr; WAGNER, João B. S. História Administrativa, Judiciária e Eclesiástica do Rio Grande do Sul. Porto Alegre: Editora do Globo, 1963. p.4-6)

²⁶⁵ O termo é a região ou território que se estende em torno de uma cidade, vila etc. (Dicionário Houaiss da Língua Portuguesa) O termo de cada vila ou cidade era estabelecido pela legislação, para que não se pudesse erigir novas vilas naquele território sem a autorização do Rei. (BORGES FORTES; WAGNER, 1963. p.4-5)

²⁶⁶ PRADO JUNIOR, Caio. Formação do Brasil Contemporâneo. São Paulo: Livraria Martins Editora, 1942. 1ª ed. p. 312.

²⁶⁷ O Ouvidor geral era a autoridade máxima de cada comarca, residindo na cabeça da comarca. Também exercia as funções de corregedor; de provedor das fazendas dos defuntos e ausentes, capelas e resíduos; de comissário de polícia, além de atura em órgãos colegiados. (MIRANDA, 2000, p.79-80)

²⁶⁸ MIRANDA, Marcia Eckert. O Continente de São Pedro: Administração Pública no Período Colonial. Porto Alegre: Assembléia Legislativa do Estado do RS, Ministério Público do Estado do RS, CORAG, 2000. p. 50.

²⁶⁹ COMISSOLI, Adriano. Os “homens bons” e a Câmara de Porto Alegre. Niterói: UFF, 2006. (dissertação de mestrado) p. 21.

do termo e vila” ou os *homens bons*, conforme a lei, chegando em alguns casos a serem chamados de *republicanos*. Entretanto, o termo é excludente, se for comparado ao sentido de cidadão de hoje, pois neste período, o *homem bom* seria aquele pertencente aos estamentos superiores da sociedade. Wehling define *homens bons*, como “*aqueles cujas posses e prestígio social lhes permitiam eleger e serem eleitos para os cargos públicos das próprias Câmaras municipais*”.²⁷⁰ Deve-se lembrar que nessa época não havia qualquer tipo de remuneração para aqueles que exerciam cargos públicos, o que deixava subentendido a necessidade do indivíduo dispor de bens próprios que assegurariam a sua sobrevivência e de sua família durante o período de ocupação dos respectivos cargos. Desse modo, fica fácil entender que apenas uma elite econômica poderia ascender a estas funções e nesse caso pode-se citar Raymundo Faoro quando esclarece que esses *homens bons*: “*compreendiam, num alargamento contínuo, além dos nobres de linhagem, os senhores de terras e engenhos, a burocracia civil e militar, com a contínua agregação dos burgueses comerciantes.*”²⁷¹

As eleições eram realizadas de forma indireta e a ocupação dos cargos da Câmara transcorria ao fim de cada mandato, assim através de editais os *homens bons* eram convocados para escolherem seis nomes, que assumiriam o papel de eleitores. Por sua vez, estes escolhidos eram divididos em duplas, cuidando-se que não fossem parentes, e, após juramento, deveriam escrever em um papel os nomes que indicavam para cada um dos cargos da Câmara. As três listas eram revisadas pelo presidente da sessão – o ouvidor ou juiz ordinário mais velho – e estas eram transformadas em três pelouros²⁷². Esses eram guardados em um saco e depositados em um cofre, com três chaves. A cada final de ano, uma criança de sete anos sorteava um pelouro com os nomes dos escolhidos para ocuparem as funções da Câmara e, assim, sucessivamente até realizarem-se novas eleições. Além dos três vereadores, eram eleitos os juízes ordinários, o tesoureiro e o procurador, sendo que estes últimos só poderiam ocupar os cargos, após serem confirmados pelas cartas de usança, expedidas pelo ouvidor da comarca e, somente dispensados do mesmo, se provassem que era do interesse da coroa. Caso isso ocorresse, haveria a eleição de um oficial de “barrete”, para ocupar o cargo vago, pelos membros da Câmara.²⁷³ As reuniões da vereança ocorriam duas vezes por semana e, em alguns casos especiais, o “povo” era chamado a participar.

²⁷⁰ WEHLING, 1994, p. 304.

²⁷¹ FAORO, Raymundo. *Os donos do poder*. Porto Alegre: Editora Globo, 1975. v.1. P. 175.

²⁷² Pelouro era uma bola de cera em que se colocava o voto de cada eleitor. (Dicionário Houaiss da Língua Portuguesa)

²⁷³ MIRANDA, 2000. p. 51.

Os vereadores tinham como funções, conforme as Ordenações, Livro 1, cap. LXVI: "... *ter encargo de todo o Regimento da terra e das obras do Conselho, e de tudo o que puderem saber e entender, porque a terra e e os moradores dela possam bem viver, e nisto hão de trabalhar...*" Daí, conclui-se que eram amplas as atribuições desses funcionários, dessas as que mais interessam a este trabalho são a participação das vereanças; o despacho com os juizes ordinários ou com o juiz de fora as causas de sua alçada; a apreciação anual das contas ao início de cada ano ao procurador e ao tesoureiro da Câmara; a colocação em praça pública as rendas da Câmara para serem arrematadas; a incumbência a jurados para zelar pelas rendas da Câmara quando estas não fossem arrendadas; a ordenação para a execução de obras públicas; a elaboração das posturas municipais, a nomeação dos funcionários da Câmara²⁷⁴.

Os dois juízes ordinários eram eleitos, nas vilas onde não houvesse o juiz de fora, nomeado pela Coroa e entre suas funções estava a presidência alternada da Câmara, eram leigos, oriundos da própria municipalidade. A partir de 1696, a Coroa criou o cargo de juiz de fora, um agente do governo, com formação em Direito, designado para as localidades mais importantes, com as mesmas funções dos juizes ordinários, que ficavam a ele subordinados. Significou um esforço da Coroa no intuito de limitar a autonomia das Câmaras. Entre as funções dos juizes estavam aquelas referentes à aplicação da Justiça e à administração da vila, participando das vereanças. Realizavam audiências duas vezes por semana, " *julgando casos de acordo com sua alçada, abrir inquéritos sobre crimes de morte, calúnia, estupro, incêndio, etc. e supervisionar a ação dos vereadores quanto à obediência às Ordenações e às posturas municipais.*"²⁷⁵ Também acumulavam a função de *juiz de órfãos*, onde não existisse este cargo.

O procurador era uma espécie de executor das decisões da Câmara, entre suas funções estavam o zelo pelos bens da Câmara, a fiscalização das obras públicas e o uso dos bens públicos. Era o seu representante judicial, cobrava multas estipuladas pelo juiz almotácel e devia prestar contas ao final de cada ano. Ao tesoureiro da Câmara cabia o recolhimento das rendas municipais e a execução das despesas ordenadas pelos vereadores.²⁷⁶

Os demais funcionários da Câmara eram constituídos nos cargos de diferentes maneiras: através de eleição dentre os membros de corporações e por provimentos passados por funcionários régios. Era o escrivão, responsável pela escrituração os livros de despesas e receitas, pela escrituração das causas de justiça e pela leitura anual dos regimentos da Câmara. Havia, ainda os dois tabeliões do público judicial e de notas, responsáveis pela escrituração dos contratos

²⁷⁴ MIRANDA, 2000. p.52.

²⁷⁵ MIRANDA, 2000. p.52

²⁷⁶ MIRANDA, 2000. p.52

e testamentos, além de escriturar os processos de justiça. E, esses possuíam para assessorá-los um distribuidor, responsável por distribuir as escriturações a cada tabelião.

Em povoações com mais de quatrocentos vizinhos seria designado um juiz de órfãos, cuja função era zelar pelos órfãos e seus patrimônios. Poderiam ser assessorados por um tesoureiro, um partidor e um escrivão. Os juízes almotáceis eram eleitos e tinham como função zelar pelo abastecimento da vila, fiscalizar os comerciantes, verificar os pesos e medidas, fiscalizar a higiene e limpeza pública, inspecionar as construções na vila e recolher as multas impostas por desobediência às posturas. Havia ainda o escrivão da almotaçaria, que escriturava e recolhia as multas. O alcaide era escolhido pela Câmara e possuía a função de policiamento, fazendo as rondas noturnas, executando as diligências e as prisões. Também exercia a função de carcereiro, onde está não existia. O juiz vintenário era designado pela Câmara para qualquer aldeia que tivesse de vinte a cinquenta vizinhos e distasse a uma légua da cidade ou vila. Sua função era julgar as contendas entre a população local que não abarcassem os bens de raiz. Com desenvolvimento da vila ou cidade, mais cargos eram criados para melhor desenvolver as atividades inerentes à administração da Câmara.

A Câmara possuía um patrimônio e finanças próprias, esse era formado pelas terras concedidas por ocasião da concessão da vila, destinadas para as edificações e logradouros, como para os pastos públicos. A Câmara possuía direitos sobre essas terras, podendo ceder parte delas a particulares, através de doações de terrenos ou mesmo sesmarias, ou aforá-las e, ainda faziam parte do patrimônio as ruas, os caminhos, as pontes, as fontes, os chafarizes, etc. As rendas provinham dos foros, ou rendas dos terrenos aforados, e tributos, que podiam ser autorizados pelas leis ou concedidos pelo rei. Entretanto destes um terço era recolhido ao Real Erário.²⁷⁷ Outra parte dessas rendas provinha do arrendamento do direito de exploração de seus bens e de serviços públicos, como açougues, talhos, passagem de pessoas pelos passos dos rios, contrato de aferição de pesos e medidas.

3.1.2. A Câmara do Rio Grande de São Pedro

Assim, obedecendo a legislação vigente, foi instalada a Câmara do Rio Grande de São Pedro, em 16 de dezembro de 1751, funcionando até 1811, como a única existente na capitania e, portanto, sua jurisdição abarcava todo o “continente” entre o Rio Mampituba, no norte, os campos neutrais, ao sul e a Campanha, a oeste, incluindo as Missões, conquistadas

²⁷⁷ PRADO JR., 1942. p. 314.

em 1801. A provisão real de 17 de julho de 1747 determinava ao Ouvidor Geral da Comarca de Paranaguá que

*"... passe logo a aquele presídio, e que nele crie uma vila com dois juizes ordinários, três vereadores, um procurador do conselho, que depois façam seus almotáceis, um escrivão da Câmara e almotaçaria, e outro de órfãos que por ora sirvam também de tabelões [sic.] do público judicial e notas, com distribuição que lhes pode fazer o juiz ordinário, que ser inquiridor..."*²⁷⁸

Pela legislação existente, a Câmara só poderia existir onde houvesse vila ou cidade. Assim, a primeira câmara do Rio Grande do Sul funcionou na Vila de Rio Grande até a invasão espanhola realizada por Cevallos, em 1763, quando grande parte da população fugiu e o governo da capitania foi instalado em Viamão, com a Câmara reunindo-se novamente em 1766. Esse fato trouxe como conseqüência o descumprimento da legislação colonial, pois além de Rio Grande não existia outra localidade na capitania com o status de vila. Assim a decisão da transferência era registrada no Livro de Atas da Câmara:

*"Acordam que porquanto, por causa da dita guerra se havia perdido a vila capital deste distrito não ter esta mais outra alguma vila, que seria muito útil ao serviço de S. M. e bem público que neste Arraial de Viamão fossem os juizes continuando na administração da Justiça, visto ter passado para este país com o governo deste Senado..."*²⁷⁹

E, quando o governador José Marcelino de Figueiredo transferiu para Porto Alegre o governo e obrigou os vereadores a transferirem a Câmara para a nova capital, a pequena povoação não era uma vila, apenas uma freguesia²⁸⁰. Na última sessão realizada em Viamão em 29 de agosto de 1773, foi lida a seguinte:

*"representação que por serviço de Sua Majestade lhe fez o Governador José Marcelino de Figueiredo por carta de vinte e cinco de julho em que se achava residindo em Porto Alegre o que para o mesmo lugar se deviam de passar com a residência dessa Câmara e demais justiças para o andamento da mesma capitania e bem comum das partes ... ordem determinarão fazer ciente esta mudança ao Doutor Ouvido Geral..."*²⁸¹

²⁷⁸ Essa provisão está transcrita em FORTES; WAGNER, 1963, p.8-9.

²⁷⁹ Livros de Atas da Câmara Municipal de Porto Alegre. 1.2.1. 1766-1784. AHMV. P.1.

²⁸⁰ Freguesia era um misto de organização administrativa e religiosa, que perdurou até a República, quando houve a separação Igreja e Estado, tomando o nome da Igreja local. A freguesia representava um núcleo populacional capaz de alguma organização, eram criadas com facilidade no período colonial, e ocorria após a construção da igreja, na qual eram registrados os termos de batismo e de casamento. (Disponível em: <http://www.cfh.ufsc.br/~simposio/EncReg/EncSC/MegaHSC/SCcolonial/91sc0362.htm>)

²⁸¹ Livros de Atas da Câmara Municipal de Porto Alegre. 1.2.1. 1766-1784. AHMV. P. 83.

A primeira sessão na nova sede ocorreu a 6 de setembro de 1773, entretanto os vereadores continuaram morando em Viamão, fato que causou inúmeros atritos com o governador²⁸². E, somente em 1778, após inúmeras desavenças, os vereadores transferiram-se em definitivo para a nova capital, como aparece registrado nas atas da Câmara de 7 de dezembro do mesmo ano, que o Governador:

*“os mandara chamar, e vindo logo a saberem dele o que queria, lhes respondera, que do portão da praça desta vila não saíssem mais para fora, e ficassem soprados; o que com efeito assim se achavam soprados em cumprimento da ordem que tinha do Sr. Marquês Vice-Rei do estado para residirem nesta vila...”*²⁸³

Plenamente instalada em Porto Alegre, a Câmara passou a atender as necessidades de sua enorme jurisdição territorial, nomeando funcionários, não apenas para sede, mas para as pequenas localidades do seu extenso termo, em especial os juizes vintenários, que tinham suas funções estendidas, devido à distância da sede, e os juizes almotáceis. Com o aumento da população novos cargos foram supridos, como o de capitão do mato, para buscar escravos fugidos e coibir a prática de crimes pelos quilombolas. Em 1805, foi criado o cargo de arruador, o qual deveria zelar para que

*“...ninguém possa levantar casas sem fazer primeiro requerimento ao Senado para lhe mandar medir e demarcar pelo armador e, com sua informação, se lhe conceder licença; e o armador vencerá por cada uma demarcação que fizer oitocentos réis, pagos pela parte que requerer.”*²⁸⁴

Entretanto, a Câmara ainda continuava a ser presidida pelos juizes ordinários, apesar dos apelos da população e das autoridades locais para que se nomeasse um juiz de direito para o cargo de juiz de fora, até então não preenchido. Assim em 1784, o Vice-Rei Luiz de Vasconcelos e Souza escrevia em seu relatório à corte de Lisboa:

*“... a falta de um ministro naquele Continente é igualmente muito prejudicial por não haver ali quem distribua ao povo sem os grandes inconvenientes que se conhecem nos juizes ordinários que sendo uns homens leigos que ignoram as leis, não existem ali letrados com quem possam aconselhar (...). O Ouvidor de Santa Catarina, como reside em grande distância e só ali vai em comissão, não pode a tempo conhecer de casos de grande consequência ...”*²⁸⁵

Mas esta reivindicação só seria atendida em 1808, quando o Alvará de 23 de agosto de 1808, criou o cargo de juiz de fora de Porto Alegre juntamente com a criação da vila de Porto Alegre, mas

²⁸² Este conflito entre os vereadores e o Governador foi descrito por Spalding, em sua obra “Pequena História de Porto Alegre”. (p.68-70)

²⁸³ Idem, 1766-1784. p. 132.

²⁸⁴ Livro de Registros dos Provimientos dos Corregedores da Comarca da Vila de Porto Alegre. AHMV. P. 62-73.

²⁸⁵ Revista do Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Sul, 1929. p. 5.

seu titular não foi empossado e a vila não foi efetivamente instalada. Este só seria efetivamente nomeado em 1809, tomando posse em 29 de maio do mesmo ano.

3.1.3. A Câmara de Porto Alegre

A provisão real de 27 de abril de 1809 determinava a criação das primeiras quatro vilas da capitania, com suas respectivas Câmaras, dando origem aos primeiros quatro municípios.²⁸⁶ A jurisdição territorial do município de Porto Alegre diminuía e seu termo compreendia as freguesias de Nossa Senhora Madre de Deus de Porto Alegre, Nossa Senhora da Conceição de Viamão, Senhor Bom Jesus do Triunfo e Nossa Senhora da Aldeia dos Anjos.

A provisão ainda determinava a composição da Câmara de Porto Alegre: “*três vereadores, um procurador, dois juizes ordinários e um juiz de órfãos*”. Ainda deveriam ser criados os cargos de

*“escrivão de órfãos, de escrivão da Câmara (que serviria de escrivão de almotaçaria e inquiridor); dois tabeliães do público judicial e notas, um distribuidor (que servia como contador), um alcaide e um escrivão do alcaide. Ordenava ainda que deveriam ser eleitos almotáceis e os demais oficiais necessários.”*²⁸⁷

Uma vez que Porto Alegre já sediava a antiga Câmara do Rio Grande, em 3 de dezembro de 1810, o Ouvidor apenas confirmou as “justiças” eleitas e servidoras da Câmara:

*“... tendo achado eleitos legalmente as justiças exercendo a sua jurisdição por se terem mudado da Vila do Rio Grande do tempo da invasão espanhola para esta de Porto Alegre, que somente lhes faltava a solenidade de ereção do pelourinho, (...) e por isso houve por empossados os vereadores atuais, procurador da Câmara e almotáceis ...”*²⁸⁸

Finalmente Porto Alegre ganhara o status de vila, simbolizado pelo pelourinho que foi erguido no largo a frente da atual Igreja das Dores. E as atas da Câmara registraram no dia 14 de novembro:

“Recebeu ofício do Dr. Ouvidor da Comarca Antonio Monteiro da Rocha para a prontificação de pelourinho para se erigir com a solenidade de estilo na criação e mensão de limites que passa a dar nesta vila, assim também se prontificarem dois livros para escrituração precisa na dita criação... o Procurador do Conselho sem

²⁸⁶ Além de Porto Alegre, foram criados os municípios de Rio Grande, formado pelas paróquias de São Pedro do Rio Grande, N. Senhora da Conceição do Estreito (São José do Norte) e São Luís de França de Mostardas; de Rio Pardo, formado pelas paróquias de N. Senhora do Rosário de Rio Pardo, Santo Amaro, São José do Taquari e N. Senhora da Conceição de Cachoeira, além dos Sete Povos, subordinado ao Bispado de Buenos Aires; e Santo Antônio da Patrulha, formado pelas paróquias de Santo Antônio da Patrulha, N. Senhora da Conceição do Arroio (Osório) e N. Senhora da Oliveira de Vacaria.

²⁸⁷ MIRANDA, 2000. p. 63.

²⁸⁸ Livro de Translado do termo de criação da Vila de Porto Alegre. Arquivo Histórico do Rio Grande do Sul. Códice j.016. P. 4.

*perda de tempo passe a mandar fazer o pelourinho de pedra com a possível perfeição...*²⁸⁹

E no mês seguinte, foram pagas as despesas referentes à criação da vila²⁹⁰, como a construção do pelourinho, a aquisição dos livros, entre outros.

Em 1812, a vila de Porto Alegre tornou-se a cabeça da Comarca de São Pedro do Rio Grande e de Santa Catarina, pelo Alvará de 16 de dezembro, tendo como anexa a Comarca de Santa Catarina. Na prática, isso significou que o Ouvidor Geral passaria a residir na vila e dali sairia para suas correições. Em 1821, houve o desmembramento da comarca, criando-se as Comarcas do Rio Grande de São Pedro e a Comarca de Santa Catarina.

Com a Independência, Porto Alegre ganhou o status de cidade, quando ao enviar os cumprimentos ao Príncipe Regente, alusivos ao Dia do Fico, junto foi o pedido da Câmara, conforme registrado no Livro de Atas:

*“a requisição desta Câmara feita ao mesmo Real Senhor, para se dignar elevar a vila de Porto Alegre ao [status] de cidade, conferindo-lhe as honras e prerrogativas que forem do seu real agrado, e sendo vistas e assinadas as mesmas representações, se acordou serem entregues ao Ilustríssimo Francisco Xavier Ferreira, membro da Junta Governativa desta Província, o qual está a partir para o Rio de Janeiro, encarregado pela mesma Junta Governativa de suas respectivas participações...”*²⁹¹

O título foi concedido em portaria expedida pela Mesa do Desembargo do Paço em 28 de novembro de 1822. Assim no dia 8 de janeiro de 1823 ficou registrado no Livro de Atas da Câmara, que receberam a visita do:

*“deputado do Governo provisório desta província Francisco Xavier Ferreira e por ele foi apresentada a carta de Mercê pela qual Sua Majestade Imperial houve por bem erigir em cidade esta mesma capital de Porto Alegre, com a denominação de ‘Cidade de Porto Alegre’, e com todos os foros, liberdades e prerrogativas de que gozam as outras cidades deste Império.”*²⁹²

Em 1º de outubro de 1828, foi assinada pelo Imperador uma nova lei que regulamentava o funcionamento das Câmaras Municipais.²⁹³ Esta lei restringiu as competências das câmaras municipais, em especial o poder que estas possuíam durante o período colonial de estabelecer uma interlocução direta com o poder central, através do vice-rei ou apelando diretamente ao rei. A partir desta data, as câmaras ficaram irremediavelmente

²⁸⁹ Livros de Atas da Câmara Municipal de Porto Alegre. 1.2.1. 1804 - 1812 – cópia 4/5/6 – AHMV. P. 165.

²⁹⁰ Idem, p. 169

²⁹¹ Livros de Atas da Câmara Municipal de Porto Alegre. 1.1.1.7 - 1821 – 1825. P. 126.

²⁹² Idem. 1.1.1.7 - 1821 – 1825. p. 171.

²⁹³ Coleção de Leis do Império do Brasil – 1828. Parte Segunda. Rio de Janeiro: Typografia Nacional, 1878, p. 74-89.

atreladas ao poder provincial, que servia de comunicação com o poder central, portanto perderam sua autonomia política. As câmaras ainda perderam sua autoridade judiciária, ficando os juízes locais (ordinários) submetidos ao governo provincial. Por esta a Câmara teve seu número de vereadores aumentado para nove, eleitos por um período de quatro anos, no dia 7 de setembro e em todas as paróquias do município. O critério para ser eleitor modificou-se e era necessário pertencer ao sexo masculino e um censo de rendas estipularia a sua condição de eleitor ou não, podendo ser votado ou não. O número de sessões seria modificado para quatro sessões ordinárias, de três em três meses, podendo ser convocadas sessões extraordinárias. As funções dos vereadores pouco se modificaram, continuaram cuidando da administração e da feitura das posturas municipais. Entre essas vale lembrar: os cuidados com a cidade e povoados no que se referissem à limpeza, à urbanização, ao calçamento, à conservação dos prédios públicos, das pontes, das estradas, à segurança. Também deveriam regular o comércio, a indústria, as atividades agropecuárias, incentivando a melhoria da qualidade das sementes e dos rebanhos. Assim, como a Câmara também deveria cuidar da segurança e da tranquilidade dos cidadãos da cidade, bem como zelar pelos órfãos e pelos expostos, mantendo casa de caridade para abrigá-los. Para custear suas despesas a Câmara continuaria a arrecadar os impostos designados e as multas aplicadas àqueles que desobedecem as posturas.

Essa situação manter-se-ia durante todo o período imperial, com poucas mudanças em relação ao funcionamento da Câmara e da administração da cidade.

3.1.3.1. As atas das sessões da Câmara Municipal e as decisões tomadas em relação às questões da cidade.

A condição de representante do poder local fez com que pela Câmara passassem as questões relativas à administração e ao cotidiano de Porto Alegre e estas eram registradas nos Livros de Atas da Instituição. A partir desta documentação e do Registro da Correspondência Recebida pretende-se analisar aqueles aspectos relativos aos assuntos levantados pelos viajantes que aqui estiveram na primeira metade do século XIX e como o poder público e a população percebiam esses problemas e procuravam dar solução aos mesmos. Cabe ressaltar que será feita referência apenas aos aspectos já levantados no capítulo 2, que são apenas uma das atribuições da Câmara, que possuía uma gama mais ampla de prerrogativas.

Antes de iniciarmos a análise seria interessante esclarecer algo sobre o perfil dessa documentação. Para as atas da Câmara deve-se assinalar que as sessões, tanto ordinárias

como extraordinárias, eram registradas em um livro de atas, formalmente aberto para este fim. Ao início de cada sessão registrava-se a data e o local, para em seguida, informar-se os oficiais presentes, passando-se para a pauta de assuntos. As atas não transcreviam a sessão em sua totalidade, como é feito atualmente nas casas parlamentares, apenas funcionavam como um resumo dos assuntos tratados e dos encaminhamentos realizados pelos vereadores. A Correspondência Recebida corresponde aos ofícios do Governo da Capitania e depois da Província, do Conselho Geral da Província, é interessante perceber que as representações de cidadãos são dirigidas à autoridade provincial e esta as envia à Câmara para que se pronuncie.

1.1.3.2. O sítio urbano

O sítio urbano escolhido para a povoação da futura cidade de Porto Alegre cumpriria conforme, afirmação de Moacyr Flores, uma função militar, pois criava *“uma linha de defesa que impedia a penetração dos espanhóis pelo Guaíba, com o perigo de subir o Rio Jacuí e atacar a vila de rio Pardo”*²⁹⁴. Além dessa função descrita por Flores, o geógrafo Aziz Nacib Ab’Saber ao estudar o sítio onde situa-se Porto Alegre, observou que

“É bem evidente que o ponto de amarração insuperável em que a cidade se apoiou foi o último e o mais interior dos salientes promontórios fluviais da ribeira alta do Guaíba. Outros similares se estendiam mais para o sul e sudoeste, mas aquele que foi o preferido e recebeu a atenção especial dos engenheiros coloniais encarregados do arruamento da cidadezinha embrionária, foi exatamente aquele que ficava à cavaleiro a um tempo do fundo do velho estuário do Guaíba e frente à planície deltaica, labiríntica e submersível do Jacuí.

*É quase inútil insistir sobre a importância de tal situação geográfica para a implantação e o desenvolvimento de um porto de funções marcadamente transicionais. Na verdade, ali terminava o estuário que possibilitava a penetração da navegação marítima antiga até um ponto relativamente interiorizado da zona sublitorânea gaúcha; mas ali, acima de tudo, através do uso de embarcações menores, fazia-se uma transição para a navegação fluvial, a qual adquiriu importância crescente na penetração e ocupação das áreas ribeirinhas da depressão periférica e das zonas pré-serranas florestadas a NW, N e NE.”*²⁹⁵

Sobre essa situação favorável à navegação, o historiador Jean Roche também escreveu:

²⁹⁴ FLORES, Moacyr. Sítio Urbano. In: FLORES, Hilda Agnes (org.) Porto Alegre: História e Cultura. Porto Alegre: Martins Livreiro, 1987, p.11.

²⁹⁵ AB’SÁBER, Aziz Nacib. O Sítio Urbano de Porto Alegre. In: AB’SÁBER, Aziz Nacib; ROCHE, Jean. Três Estudos Rio-Grandenses. Porto Alegre: Faculdade de Filosofia da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 1966. p. 16.

*"A vantagem de Porto Alegre consistia em se encontrar no termo da navegação marítima e lacustre à jusante de cinco rios navegáveis, numa região em que as vias terrestres convergem para as colinas. — Era, portanto, uma zona perfeitamente indicada para o estabelecimento de uma praça de comércio entre o litoral e a parte ocidental do território rio-grandense, entre a Campanha e o Planalto Setentrional"*²⁹⁶.

Portanto, o sítio escolhido por Marcelino de Figueiredo era mais adequado para a nova capital, ao invés da pequena Viamão, situada no interior. Para isso Ab'Saber concluiu:

*"O certo é que o derradeiro promontório fluvial da série existente na acidentada margem esquerda do Guaíba reunia as condições de um bom sítio urbano, em dominadora acrópole, no estilo defensivo da época, e, de uma excelente posição para uma escala da navegação marítima e de um transbordo para a navegação e a penetração fluvial"*²⁹⁷

Para Roche, o sítio escolhido para a futura capital tinha a vantagem de favorecer a sua defesa, o que se fez com a construção de trincheiras de pau-a-pique, conforme escreveu:

*" Tal localização tinha até um valor militar defensivo: em fins do século XVIII, foi o local cercado por um entrincheiramento que pôs Porto Alegre ao abrigo da ameaça espanhola e protegeu a cidade em diversas ocasiões, ainda durante a guerra dos Farrapos, entre 1835 e 1845; barrada a depressão da base do promontório por uma linha de trincheiras, os assaltantes eram detidos nos terrenos pantanosos dos arredores (Azenha), e o abastecimento assegurado por via fluvial, permitia a um cerco de longa duração".*²⁹⁸

Construída em forma de acrópole, os engenheiros-militares pretenderam que seguisse o modelo tradicional de tabuleiro xadrez imposto pela colonização portuguesa. Entretanto, como em outros casos como Salvador, Ouro Preto, Rio de Janeiro, este modelo não pode ser seguido à risca, sofrendo adaptações devido à topografia do sítio escolhido, isso deu origem às ruas principais seguindo as curvas de nível do terreno, tão retilíneas quanto permitisse o terreno, e estas cortadas por ladeiras íngremes, cujos processos de erosão eram acentuados pelas chuvas. Assim Ab'Sáber descreveu a forma da cidade:

"Uma coisa que os bem avisados urbanistas coloniais não puderam fazer bem, porque não podiam superar-se a si próprios e nem se sobrepor ao esquema oficial e rotineiro da estrutura urbana das cidades luso-brasileiras da época, foi aquela que dizia respeito ao arruamento irregular,

²⁹⁶ ROCHE, Jean. Porto Alegre, Metrópole do Brasil Meridional. In: AB'SÁBER, Aziz Nacib; ROCHE, Jean. Três Estudos Rio-Grandenses. Porto Alegre: Faculdade de Filosofia da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 1966, p. 69.

²⁹⁷ AB'SÁBER, 1966, p. 17.

²⁹⁸ ROCHE, 1966, p. 71.

*dominantemente em tabuleiro de xadrez, aplicado indistintamente a qualquer tipo de topografia, acidentada ou não. Nesse sentido, Porto Alegre, em sua porção central, é mais uma das grandes vítimas da falta de adaptação e de flexibilidade do planejamento urbano colonial luso-brasileiro”.*²⁹⁹

Dan Stanislawski³⁰⁰ expôs em seu artigo sobre a origem e difusão da cidade em tabuleiro xadrez, as vantagens e desvantagens deste tipo de estrutura urbana, que passa a ser utilizado nas cidades coloniais portuguesas e espanholas. Entre as vantagens estavam o uso eficiente do espaço, com uma distribuição mais racional dos diferentes espaços da cidade – públicos e privados, como praças, ruas, lotes particulares, edifícios públicos –, o controle militar, favorecendo a entrada e a circulação de tropas militares na cidade, os lotes regulares, mantendo uma homogeneidade entre os habitantes da cidade e podendo-se controlar a cobrança de impostos e taxas relativas à posse da terra, o uso de instrumentos pouco sofisticados para realizar-se a medição dos mesmos, função destinada ao arruador e seus auxiliares, e o fato da povoação poder estender-se indefinidamente. Para o autor esse sistema era ideal para cidades novas, pois ficava muito difícil retificar cidades antigas e irregulares, entretanto para manter o sistema fazia-se necessário um poder centralizado e uma fiscalização atuante, pois do contrário, o modelo tende a ser deturpado.

Esse sistema de construção das cidades do Novo Mundo em forma retilínea foi utilizado pelos espanhóis naquilo que Matos definiu como “*a linha reta procura abolir o acaso*”³⁰¹. Sérgio Buarque de Holanda³⁰² também fez uma comparação entre as cidades espanholas e portuguesas:

Já à primeira vista, o próprio traçado dos centros urbanos na América espanhola denuncia o esforço determinado de vencer e retificar a fantasia caprichosa da paisagem agreste: é um ato definido da vontade humana. As ruas não se deixam modelar pela sinuosidade e pelas asperezas do solo; impõe-lhes antes o ato voluntário da linha reta. O plano regular não nasce aqui, nem ao menos de uma idéia religiosa, como a que inspirou a construção das cidades do Lácio e mais tarde a das colônias romanas, de acordo com o rito etrusco; foi simplesmente um triunfo da aspiração de ordenar e dominar o mundo conquistado. O traço retilíneo, em que se exprime a direção da vontade a um fim previsto e eleito, manifesta bem esta deliberação. E não é por acaso que ele impera decididamente em todas as cidades espanholas, as primeiras cidades "abstratas" que edificaram europeus em

²⁹⁹ AB'SÁBER, 1966, p. 20.

³⁰⁰ STANISLAWSKY, Dan. Origem e difusão da cidade em tabuleiro xadrez. In: ROSENDHAL, Zeny. CORRÊA, Roberto Lobato (orgs.) Cultura, Espaço e Urbano. Rio de Janeiro: EdUERJ, 2006. p. 13 a 46.

³⁰¹ MATOS, Olgária. O Direito à Paisagem. In: PECHMAN, Robert Moses. Olhares sobre a cidade. Rio de Janeiro: Ed. UFRJ, 1994. p. 42-59.

³⁰² HOLANDA, Sérgio Buarque. O sementeiro e o ladrilhador. In: Raízes do Brasil. Rio de Janeiro: José Olympio, 1969. p.62.

nosso continente. Quanto aos portugueses: a cidade que os portugueses construíram na América não é um produto mental, não chega a contradizer o quadro da natureza, e sua silhueta se enlaça na linha da paisagem. Nenhum método, nenhuma previdência, sempre esse significativo abandono que se exprime na palavra 'desleixo'.

Maurício Abreu em seu texto sobre as cidades coloniais brasileiras afirmou que apesar de as Ordenações preverem um traçado regular para as mesmas, a centralização imposta pela Coroa e os atrasos nas autorizações régias para as obras públicas, fez com que as Câmaras adotassem soluções provisórias e que com o tempo acabavam perpetuando-se. Assim para o autor a flexibilidade da forma urbana portuguesa em relação à espanhola acabou transformando-se em qualidade ao invés de defeito.³⁰³

Assim veremos ao longo do século XVIII, a Câmara preocupando-se com questões inerentes à regularização das vias públicas dentro do perímetro da vila, como a construção de uma ponte na Rua Direita (atual Gen. Canabarro), onde fazia passagem com a Rua do Cotovelo (atual Rua Riachuelo), cujos editais foram publicados em 28 de setembro de 1782³⁰⁴. Essa ponte era necessária para regularizar a descida do córrego que vinha do alto da colina, tanto que essa parte da rua seria também conhecida como Rua da Ponte. Em 22 de novembro de 1788, o juiz almotácel foi designado para gerenciar a construção da ponte na Rua da Graça (atual Duque de Caxias), o que demonstrava os problemas ocasionados pelas águas e as tentativas para deixar as ruas transitáveis.³⁰⁵

Ainda nesse período, iniciou-se a construção do calçamento das ruas e das calçadas, uma preocupação que estaria presente no século seguinte. Em 1º de setembro de 1792, a Câmara mandou pagar a construção do calçamento em frente ao portão da vila³⁰⁶, na tentativa de melhorar o trânsito do local, por onde entravam as carroças com os mantimentos vindos das chácaras das redondezas para o abastecimento da cidade. Em 22 de março de 1794, a Câmara lançou um edital notificando os proprietários a construírem as calçadas nas respectivas “testadas”³⁰⁷ de suas propriedades.³⁰⁸ Mas esta medida teve que ser renovada muitas vezes, pois a maior parte dos proprietários não a atendeu imediatamente. Assim dois anos depois, em 23 de abril de 1796, um novo edital convocava os moradores para

³⁰³ ABREU, Maurício. Pensando a Cidade no Brasil Colonial. In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo César da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato (orgs.) Brasil: Questões Atuais de Reorganização do Território. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1996. p. 157

³⁰⁴ Livros de Atas da Câmara Municipal de Porto Alegre. 1.2.1. 1766-1784. AHMV. P. 215.

³⁰⁵ Livros de Atas da Câmara Municipal de Porto Alegre. 1.2.1. 1784-1794. AHMV. P. 114.

³⁰⁶ Idem, p. 204.

³⁰⁷ Testada é “a porção de via pública (estrada, rua, passeio) que fica à frente de um prédio.” (Dicionário Houaiss da Língua Portuguesa)

³⁰⁸ Livros de Atas da Câmara Municipal de Porto Alegre. 1.2.1. 1784-1794. AHMV. P. 240.

construírem suas calçadas, num prazo de dois meses.³⁰⁹ A situação do calçamento da cidade tornou-se tão grave que, em 6 de março de 1799, o próprio Ouvidor enviou carta à Câmara ordenando que se “*fizessem as calçadas das ruas desta vila fazendo a Câmara a despesa que importar a calçada do meio e do lado dez palmos cada um a vista dos donos das propriedades.*”³¹⁰ Assim nos meses seguintes apareceram nas atas os pagamentos pela execução das obras do calçamento.

Outro problema desse período foi a água potável e o abastecimento da população, como aparecia nos relatórios dos funcionários reais. A primeira referência a essa questão pode ser encontrada nas atas da Câmara, ainda em 1780, quando se mandou consertar a fonte que se encontrava fora dos portões da cidade, no caminho para a Várzea, hoje seria próxima à Praça Raul Pilla. Nessa mesma ocasião, os vereadores “*...acordão que se fizesse uma fonte dentro desta vila para bem comum do povo, cuja se faria no lugar mais cômodo para o povo ; e de melhor água...*”³¹¹ E esta seria a causa de desavença entre o governador José Marcelino e os vereadores, que em 15 de abril de 1780, enviaram carta ao Vice-rei relatando as prisões e “*arbitrariedades cometidas por José Marcelino aos vereadores e ao procurador da Câmara*”. Para os vereadores, o governador estaria interferindo na construção da fonte, mandando alterar as especificações do edital emitido pela Câmara.³¹² Ainda em dezembro do mesmo ano, os vereadores notificaram a dois cidadãos para franquearem a passagem aos seus terrenos, para que os moradores do povoado pudessem ter acesso à água potável ali existente, pois ali seria construída uma fonte, obra iniciada no ano seguinte e constituída de um poço de pedra lavrada, com 12 palmos de altura.³¹³ As ordenações possibilitavam que a população tivesse acesso às fontes, mesmo que localizadas em propriedades privadas. Em 1794, a Câmara mandou construir uma nova fonte em praça pública, próxima aos quartéis, para abastecer os soldados e a população.³¹⁴

Ao entrar o século XIX, a vida no povoado continuava calma e pacata. Porto Alegre contava com uma população de 3.927 habitantes, em 1803.³¹⁵ Entretanto nos anos que se seguiram, sua população sofreu um rápido crescimento. Paul Singer³¹⁶ calculou os índices

³⁰⁹ Livros de Atas da Câmara Municipal de Porto Alegre. 1.2.1. 1794-1804. AHMV. P. 52

³¹⁰ Idem, p. 189.

³¹¹ Livros de Atas da Câmara Municipal de Porto Alegre. 1.2.1. 1766-1784. AHMV. P. 156.

³¹² Livros de Atas da Câmara Municipal de Porto Alegre. 1.2.1. 1766-1784. AHMV. P. 160.

³¹³ Idem, p. 178 e 188.

³¹⁴ Livros de Atas da Câmara Municipal de Porto Alegre. 1.2.1. 1784-1794. AHMV. P. 252.

³¹⁵ SPALDING, Walter. História da cidade por dois séculos. In: Biografia de uma cidade (edição comemorativa do bicentenário da Cidade) Porto Alegre: Prefeitura Municipal de Porto Alegre, 1940.

³¹⁶ SINGER, Paul. Desenvolvimento Econômico e Evolução Urbana. São Paulo: Editora Nacional, 1977. P. 154.

de crescimento da população na primeira metade do século XIX, com base no número de habitantes:

População de Porto Alegre

1. Ano	2. População (habitantes)	3. Crescimento (em %)	4. Taxa geométrica de aumento anual
1803	3.927		
1807	6.035	+ 51%	11,0%
1820	12.000	+ 100%	6,0%
1848	16.900	+ 41%	1,1%
1858	18.465	+ 9%	0,8%

Fonte: SPALDING, W., "História da cidade por dois séculos", in Biografia de uma cidade (edição comemorativa do bicentenário da cidade). Porto Alegre: Prefeitura Municipal de Porto Alegre, 1940.

Com base nestes dados observa-se o grande crescimento populacional, nos primeiros vinte anos, que se fez sentir no aumento das construções e nas demandas da Câmara para melhorias dos serviços prestados.

3.1.3.3. As questões relacionadas à salubridade da cidade

Nos primeiros quatro anos do século XIX, a Câmara tomou algumas medidas que tinham como finalidade manter a salubridade da cidade, assim em 1801, escreveram carta ao “vigário desta freguesia para se não enterrarem corpos nesta Matriz por tempo de seis meses pela representação que a esta Câmara fez o cirurgião-mor e auxiliares e mais professores pela epidemia que tem havido”.³¹⁷ Assim também no mesmo ano, em 22 de julho lançaram um edital proibindo a “criação de porcos tanto dentro da vila, em casa e na rua com a condenação de seis mil réis e os porcos tomados e arrematados para o mesmo conselho.”³¹⁸ Estas duas medidas mostram a preocupação dos vereadores com a saúde da população, que foi acrescida em 1803, quando a Câmara elegeu o Governador Paulo da Gama como Provedor do novo Hospital da Caridade, uma vez que “a criação do Hospital se fazia indispensável.”³¹⁹

E, ainda em relação aos cemitérios, o costume de enterrar os mortos nas dependências das igrejas ou nos fundos das mesmas acabava trazendo problemas de

³¹⁷ Livros de Atas da Câmara Municipal de Porto Alegre. 1.2.1. 1794-1804. AHMV. P. 187.

³¹⁸ Idem. P. 190.

³¹⁹ Idem. P. 240.

salubridade para a população das vilas e cidades, em especial em uma época em que as epidemias proliferavam, muitas vezes saindo do controle do sistema médico. Assim em 11 de setembro de 1805, a Câmara recebeu aviso do Príncipe Regente, datado de 17 de abril de 1805, para que se destinasse em todas as paróquias, uma área com muros, fora da povoação, para servir de cemitério, sendo que as Câmaras deveriam ajudar pecuniariamente para a instalação dos mesmos.³²⁰ Contudo o aviso relativo aos cemitérios não estava sendo cumprido, pois em 5 de março de 1830, a Câmara recebeu um ofício do Conselho Geral da Província, comunicando que o Governo da Província decidiu por em prática o Aviso de 17 de abril de 1805, sobre a proibição de mantê-los dentro das cidades, medida que julgavam “*indispensável à salubridade geral*”.³²¹ Entretanto esta medida só iria se concretizar em 1850, com a inauguração do Cemitério da Azenha, após uma longa negociação com a Santa Casa para a escolha do sítio mais apropriado para a sua localização. A colina da Azenha foi finalmente escolhida, por estar distante da cidade, ao mesmo tempo, haver um fácil acesso a mesma, entretanto foi necessária uma série de melhorias patrocinadas pela Câmara e pelo Governo da Província, como o conserto do caminho da Azenha³²², que levava até o novo cemitério.

As atas da Câmara trazem uma outra questão relativa à salubridade da cidade e que fora levantada por parte dos viajantes do período – a limpeza pública. Ao analisar-se o número de ocorrências sobre o assunto, considerou-se tanto o lixo, como os despejos cloacais. Assim temos uma série de registros que evolui com o crescimento da cidade, pois nos primeiros vinte e oito anos aparecem apenas 4 registros de solicitações para a limpeza de determinadas áreas da vila. Em 1808 os vereadores solicitaram que os moradores fizessem a “faxina” da ponte da Azenha, além de dias depois comunicarem que os cidadãos que não compareceram para a limpeza seriam presos. Nos anos de 1810 e 1811, a Câmara fez uma comunicaram aos cidadãos que limpassem as ruas para a passagem da procissão de Corpus Christi.

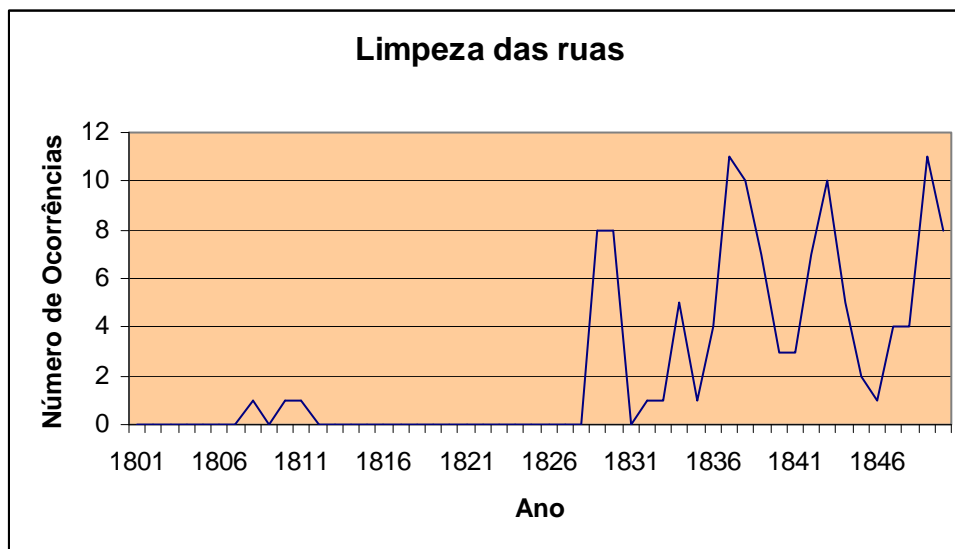
A partir de 1829, as ocorrências relativas à limpeza da cidade com registro nas Atas cresceram, conforme pode ser demonstrado na tabela (ver anexo 1) e no gráfico (figura 9) que se segue:

³²⁰ Livros de Atas da Câmara Municipal de Porto Alegre. 1.2.1. 1804-1812. AHMV. P. 22.

³²¹ Livros de Correspondência Recebida da Câmara Municipal de Porto Alegre. 1.3.1.1/7 – 1830. AHMV.

³²² Livros de Atas da Câmara Municipal de Porto Alegre. 1.1.1.14. 1846-1850. AHMV. P. 45

Figura 9.



Dados Brutos: Termos de Vereança 1801-1850. Livros 4 a 14. AHMV. Porto Alegre.

Essa preocupação pode ser exemplificado nas resoluções tomadas pelos vereadores em 2 de julho de 1829 para que se cuide da

*“limpeza dos depósitos de inundícies, que se observam em diferentes lugares dentro da cidade, e da mesma forma sobre esgotamento de pântanos, e qualquer estagnação de águas infectas, o quanto possa alterar e corromper a salubridade da atmosfera.”*³²³

Os próprios moradores passaram a solicitar providências quanto à manutenção da limpeza das ruas e dos terrenos públicos e particulares, como a ocorrência do dia 6 de julho em que um cidadão pedia que se limpasse a *“Travessa que vai da Rua de Bragança até o Portão.”*³²⁴ Mas também os cidadãos passaram a ser intimados, como no caso do morador notificado em 7 de julho do mesmo ano para realizar limpeza no lugar onde depositou lixo.³²⁵ A Câmara designaria seu fiscal para realizar as inspeções relativas à limpeza da cidade e realizar as respectivas multas, assim em 9 de setembro de 1830, os vereadores pretendiam designar os locais para a colocação lixeiras nas Praças do Paraíso e Alfândega, uma vez que já se encontravam limpas e estudariam multas para aqueles que ali depositarem lixo fora dos locais indicados.³²⁶

Esse esforço para melhorar a limpeza da cidade também se desenvolveu em relação aos dejetos cloacais. As ruas não poderiam servir mais como despejo, muito menos os

³²³ Livros de Atas da Câmara Municipal de Porto Alegre. 1.1.1.9. 1829-1830. AHMV. P. 69.

³²⁴ Idem, p. 75.

³²⁵ Livros de Atas da Câmara Municipal de Porto Alegre. 1.1.1.9. 1829-1830. AHMV, p. 78.

³²⁶ Idem, p. 289.

terrenos baldios. Ao mesmo tempo as margens do rio não eram lugares aconselháveis para os despejos, pois era o mesmo local de onde era retirada a água potável, assim a Câmara acolheu em 22 de julho de 1830, o pedido de moradores das imediações da Praça do Paraíso e dos Ferreiros para que fosse construída uma ponte sobre o rio na qual pudessem jogar os dejetos, ao mesmo tempo em que solicitou uma contribuição para a execução da obra.³²⁷ Como resposta, os moradores comprometeram-se em construir a ponte com seus próprios recursos, enquanto a Câmara proibiria o despejo de lixo nos locais públicos mencionados, pedindo também ajuda ao Comandante dos corpos aquartelados na Praça Paraíso, para que colaborem tanto com a limpeza, como para a construção da ponte. Também fariam a meia calçada em volta da praça e abririam subscrição para o “*aterro e beneficiamento da mesma praça*”.³²⁸

A preocupação com os esgotos da cidade tornou-se cada vez mais constantes, uma vez que os vereadores passaram a vê-los como um foco de doenças e epidemias, assim tentaram minimizar o problema regularizando os locais de despejo, como no edital de 10 de setembro de 1830:

“os despejos de imundícies se fariam da data deles em diante nas margens do rio dentro da água em toda a sua extensão desde o Caminho Novo até o Riacho, ficando contudo reservada a desembocadura das ruas, e os lugares aos lados do Edifício da Alfândega, por serem de embarque e desembarque públicos”.

A punição ocorreria para aqueles que transgredirem o edital sob a forma de multas. E esse seria transformado em postura policial.³²⁹

Em 1834, o tema voltou a ser discutido, quando a Câmara recebeu um ofício do Juiz de Direito exigindo que se tomassem as providências cabíveis para a manutenção da limpeza pública.³³⁰ Esta respondeu que no dia 5 de setembro lançara edital para contratação de responsável pela limpeza da cidade, e que se caso não aparecesse arrematante interessado, o procurador estaria autorizado a comprar uma carroça, duas juntas de bois e contratar duas pessoas, para esse fim.³³¹ Mas não houve arrematantes para o serviço e a Câmara viu-se obrigada a comprar a carroça, porém enviou ofício ao juiz para utilizar-se do trabalho dos presos na limpeza das ruas.³³²

Nos anos seguintes, continuaram as discussões em torno da limpeza da cidade, com a Câmara solicitando presos para executarem os serviços, designando novos locais para

³²⁷ Livros de Atas da Câmara Municipal de Porto Alegre. 1.1.1.9. 1829-1830. AHMV, p. 268.

³²⁸ Idem, p. 271.

³²⁹ Idem, p. 291.

³³⁰ Livros de Atas da Câmara Municipal de Porto Alegre. 1.1.11. 1832-1835. AHMV. P. 256

³³¹ Livros de Atas da Câmara Municipal de Porto Alegre. 1.1.11. 1832-1835. AHMV. P. 254.

³³² Idem, p. 256.

os despejos, na tentativa de preservar a água potável retirada do Guaíba, em 12 de outubro de 1837 e estabelecendo nova postura indicando os locais para a lavagem de roupas³³³, uma vez que com o cerco farroupilha que atingia a cidade era necessário redefinir esses locais, para não expor a população às balas perdidas. Ao fiscal da Câmara caberia a tarefa de vigiar, multar e fazer os proprietários cumprirem as posturas relativas à limpeza, porém a partir de 1839, os vereadores sentiram a necessidade de contratar uma pessoa apenas para realizar o serviço de vigilância em relação aos despejos de lixo e a manutenção da limpeza da cidade.³³⁴ Os relatórios enviados pelo fiscal mostravam a necessidade de manter-se a vigilância em relação à limpeza, uma vez que as posturas eram constantemente desrespeitadas, além de contratar-se serventes para realizá-las.³³⁵

Na década de 1840, o número de ocorrências e solicitações cresceu em cerca de 20%, passando de 43, na década anterior, para 55, porém os problemas discutidos eram os mesmos. Em 1842, novamente os vereadores designaram o procurador para contratar um cidadão para a limpeza da cidade, sob a forma de arrematação do serviço.³³⁶ Entretanto, na sessão de 13 de março do ano seguinte, exigiram que o contrato que havia sido firmado para a limpeza da cidade seja desfeito, pois há mais de dois meses o lixo não estaria sendo recolhido.³³⁷ Em 26 de setembro de 1845, quando anunciada a visita do Imperador a Porto Alegre, houve uma nova preocupação com a limpeza das ruas e a Câmara determinou que os moradores varressem suas testadas e as mantivesse-as limpas, pois esta se encarregaria de recolher o lixo.³³⁸ Assim passada a primeira metade do século XIX o problema da limpeza da cidade e dos despejos cloacais continuavam, apesar dos esforços da Câmara, que inclusive estava gastando mais com esse serviço. Seria uma preocupação que perpassaria toda a segunda metade do século, com o avanço do pensamento higienista³³⁹ e das epidemias de cólera que afetaram a cidade e cabe destacar a atuação do Vereador Dr. Flores como um dos pioneiros dessa causa. Porém o recolhimento regular do lixo só seria regulamentado em 1876,

³³³ Livros de Atas da Câmara Municipal de Porto Alegre. 1.1.12. 1835-1839. AHMV. P. 179

³³⁴ Livros de Atas da Câmara Municipal de Porto Alegre. 1.1.13. 1839-1846. AHMV. P. 13.

³³⁵ Idem, p. 84.

³³⁶ Idem, p. 170.

³³⁷ Idem, p. 180.

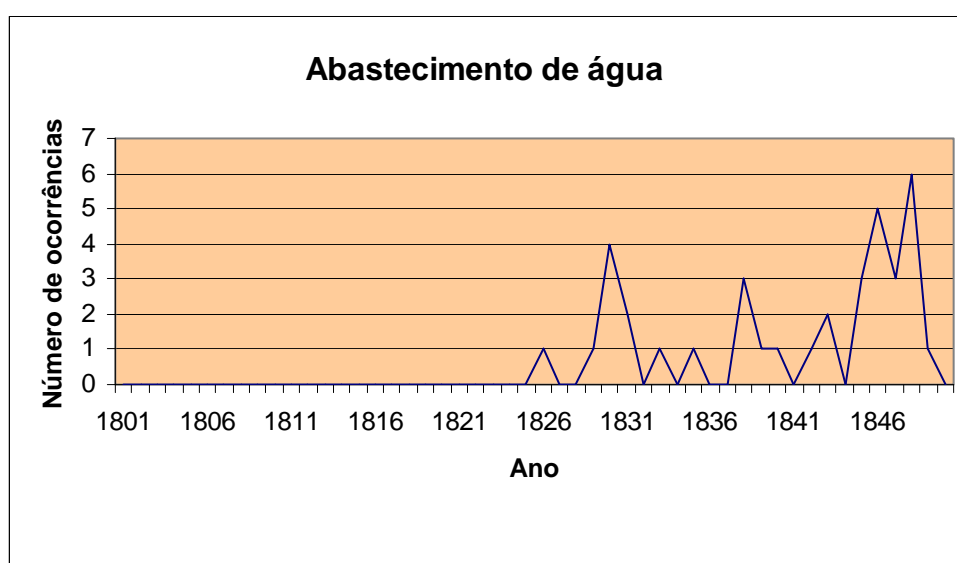
³³⁸ Idem, p. 276.

³³⁹ O pensamento higienista tem sua origem na Grécia, mas renasceu na década de 1660, quando o médico inglês Thomas Sydenham, após estudar uma epidemia em Londres, "*sugeri que haveria uma relação íntima entre certas doenças e o meio natural*". Assim as doenças estariam associadas ao meio ambiente circundante, como os vapores exalados pelos pântanos, pela matéria putrefata, e, nas cidades, era agravada pela falta de higiene da população e dos locais públicos, pelas péssimas as condições de moradia da população de baixa renda e até mesmo pela conformação topográfica. (ABREU, 1996, p. 160)

quando os moradores eram obrigados a colocar seus lixos em recipientes à frente das casas, em determinado horário para ser recolhido pelas carroças da limpeza.

O abastecimento de água potável voltou a ser discutido pelos vereadores e pela população, somente a partir de 1826, quando um cidadão pedia autorização para construir um trapiche sobre o rio, sendo uma das finalidades recolher água.³⁴⁰ Embora associada com a salubridade da cidade, a água foi foco de menos discussões na Câmara do que a limpeza e a sua manutenção, conforme se constata na tabela (ver anexo 1) e no gráfico (figura 10) abaixo:

Figura 10



Dados Brutos: Termos de Vereança 1801-1850. Livros 4 a 14. AHMV. Porto Alegre.

Em 1829, voltou-se a discutir sobre a fonte situada fora do Portão, no caminho para a Várzea, que havia sido consertada pelo Gov. Marcelino de Figueiredo, em 1780. Com o crescimento da população, nenhuma fonte de água podia ser desperdiçada, assim o conserto daquelas que apresentassem problemas era fundamental. E, ao analisar-se a posição geográfica dessa fonte, pode-se explicar o porquê da abertura da Rua 24 de Maio, uma íngreme escadaria, ou mesmo o pedido de alguns moradores para a continuação da abertura da rua na direção sul da colina, cuja principal finalidade era dar acesso à água daquela fonte.

Na sessão de 23 de junho de 1830, o procurador é acionado para fornecer os dados que a Câmara já solicitara sobre a “*existência de fontes de água potável na cidade e imediações.*”³⁴¹ A busca de novos locais para a captação da água para o consumo estava

³⁴⁰ Livros de Atas da Câmara Municipal de Porto Alegre. 1.1.1.8. 1825-1829. AHMV. P. 58.

³⁴¹ Livros de Atas da Câmara Municipal de Porto Alegre. 1.1.1.8. 1825-1829. AHMV. P. 270.

intimamente ligada com a questão relativa à poluição do Guaíba, principal fonte abastecedora da cidade, causada pelo acúmulo de lixo e dos despejos de esgotos nas suas margens, como já se viu anteriormente, foi alvo da ação dos vereadores com a tentativa de regularização dos despejos através das posturas municipais a partir de 1829.³⁴² Em 1831, a Câmara preocupou-se em nomear uma comissão, registrada na ata de 25 de junho, para

*“examinar se nas vizinhanças desta cidade existem alguns arroios, córregos ou nascentes de água que possam ser conduzidos a esta cidade, a fim de se estabelecerem fontes para abastecimento da mesma e, no caso afirmativo fazer levantar a planta de um aqueduto para a mesma condução e dos chafarizes respectivos.”*³⁴³

Entretanto não se encontrou os resultados do estudo desta comissão.

O cerco realizado pelos farroupilhas a Porto Alegre, entre os anos de 1836 e 1840, inviabilizou a busca de soluções alternativas para a captação da água potável, assim o Lago Guaíba continuou-se a suprir as necessidades da população. E, para tanto, após discussões e estudos realizados pela Câmara, concluiu-se que a água deveria ser retirada o mais distante das margens e para tanto, em 12 de outubro de 1839, nomearam uma comissão para encontrar o local adequado para a construção de uma nova ponte sobre o rio, para que a população possa retirar essa água.³⁴⁴ Nos anos seguintes, os vereadores continuaram discutindo o assunto da poluição das águas e aprovaram a seguinte proposta, em 29 de outubro de 1842:

“Sendo bem conhecido o qual é prejudicial à saúde pública o fazerem despejos nos lugares onde se tira água para o uso da vida proponho:

*Artigo único: fica revogado o artigo cinqüenta das posturas na parte em que diz, servir de despejos os lugares designados entre as ruas de Bragança e Clara.”*³⁴⁵

As pontes de madeira sobre o rio continuaram sendo a alternativa de captação de água para a população, tanto que nos anos seguintes novas seriam construídas por iniciativa do poder público e de particulares. Também foi grande a preocupação dos moradores para que os despejos de lixo e esgotos não fossem realizados nos mesmos locais da retirada da água, o que pode ser comprovado pela representação recebida pela Câmara, em 8 de junho de 1846, solicitando que se colocassem vigias em ponte para retirar-se água.³⁴⁶ Na mesma sessão, os vereadores confirmaram o recebimento de um ofício do Governador, datado de 26 de maio do mesmo ano, no qual comunicava que disponibilizara guardas sentinelas para

³⁴² NEVES, Gervasio Rodrigo. MARTINS, Liana Bach. *Notas sobre os primórdios do abastecimento de água em Porto Alegre*. In: Revista do Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Sul. Porto Alegre: Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Sul, 2007. p. 76-81.

³⁴³ Livros de Atas da Câmara Municipal de Porto Alegre 1.1.1.10. 1830-1832. AHMV. p. 117.

³⁴⁴ Livros de Atas da Câmara Municipal de Porto Alegre. 1.1.1.13. 1839-1846. AHMV. p. 32.

³⁴⁵ Idem, p. 169.

³⁴⁶ AHMV – 1.1.1.14. Livros de Atas da Câmara Municipal de Porto Alegre – 1846 – 1850. p. 2

o local, para que a ponte pudesse servir apenas ao fim para a qual tinha sido destinada, sem o perigo de contaminação da água.³⁴⁷

As ocorrências dos anos seguintes também se referiam às pontes sobre o rio, que por serem de madeira eram frágeis e não suportavam os efeitos das enchentes, havendo a necessidade de reconstruí-las, como ocorrera em 1833 e 1847. Na década de 1850, um novo poço seria aberto, na Rua da Margem (atual João Alfredo), próximo à Travessa do Carmo, para abastecer a parte sul da colina, que passava por um período de crescimento. Mas somente na década seguinte uma empresa fora contratada para captar e distribuir a água potável, a companhia iria buscar a água junto as nascentes do Arroio Dilúvio e conduzi-la a cidade através de tubulações até o seu reservatório, junto à Praça da Matriz, onde era distribuída em chafarizes ou nas casas que adquirissem o serviço.³⁴⁸

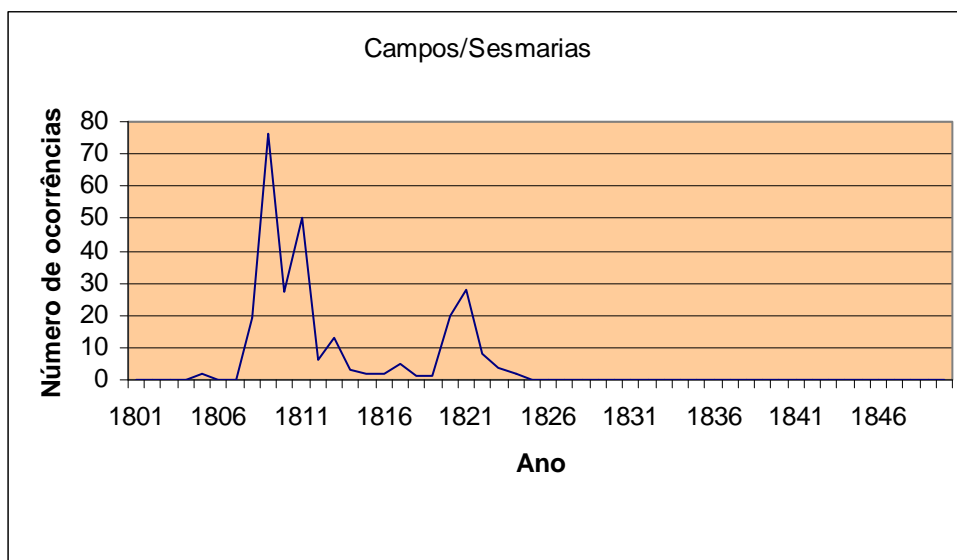
3.1.3.4. O Espaço da cidade e sua ocupação

As Câmaras de Vereadores tinham entre suas funções regularizar o uso da terra, podendo doar, aforar e permutar os terrenos de sua propriedade ou considerados devolutos. Ao analisarem-se as atas da Câmara, encontra-se um grande número de pedidos de concessões de sesmarias, fora da área do núcleo urbano e das freguesias, mas que faziam parte do termo. Não se pode esquecer a grande extensão territorial que abrangia inicialmente a Câmara de São Pedro do Rio Grande, até 1809, e se considerar-se os padrões dos municípios atuais, após a divisão municipal de 1809, a Câmara de Porto Alegre ainda conservava sob sua jurisdição uma importante extensão de terras. Portanto não surpreende que entre 1801 e 1824, tenham sido registradas 269 ocorrências em relação à regularização das sesmarias, conforme a tabela (ver anexo 1) e gráfico (figura 11) abaixo:

³⁴⁷ AHMV – 1.3.1.1/18. Correspondência Recebida – 1846.

³⁴⁸ NEVES, 2007. p. 78.

Figura 11.



Dados Brutos: Termos de Vereança 1801-1850. Livros 4 a 14. AHMV. Porto Alegre

Essas terras eram solicitadas à Câmara, que analisava a possibilidade da concessão das mesmas e consultava as autoridades locais, para saber se as terras eram devolutas ou não. Assim era freqüente a publicação de editais, como o de 5 de outubro de 1808, que deveria ser divulgado em Porto Alegre, Rio Grande e Rio Pardo, no qual a Câmara exigia informações sobre os campos requeridos por um cidadão.³⁴⁹

Nestes primeiros anos, os requerimentos de sesmarias de campos eram freqüentes e solicitados não apenas por pessoas vindas de fora da capitania, mas também por militares ou por pessoas ligadas ao governo, como a solicitação registrada no dia 14 de novembro de 1810, quando a Câmara recebeu requerimento do Desembargador pedindo por sesmaria, sobra de estância de Gravataí.³⁵⁰

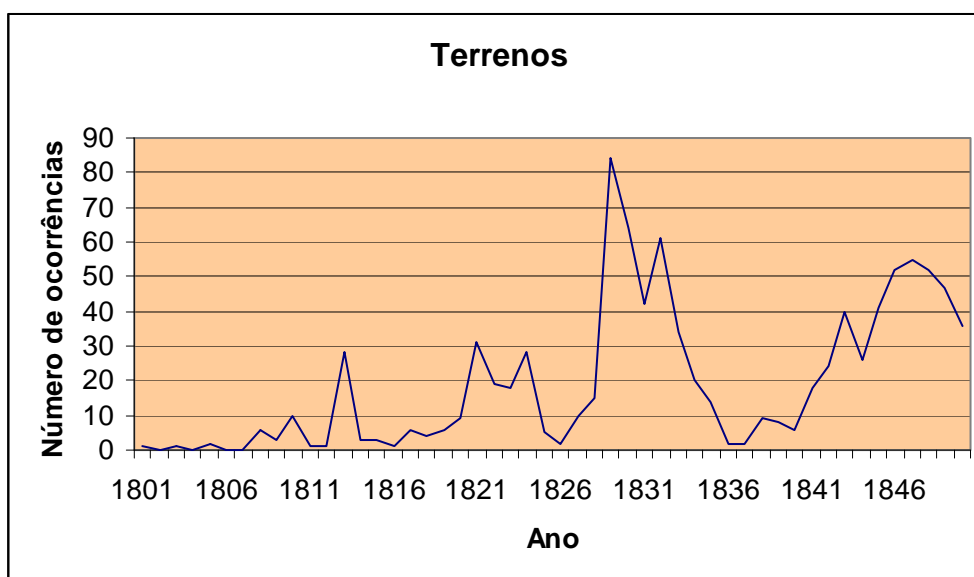
Com a Independência, uma nova legislação referente às terras foi aprovada e com isso cessaram os pedidos requerendo sesmarias e terras que eram dirigidos à Câmara.

As Câmaras Municipais tinham entre suas funções a regularização e a ordenação da vila, possuindo terras próprias, podiam dispô-las de diferentes maneiras, aforando-as, doando-as, destinando-a a logradouros públicos, etc., também era sua função demarcar e alinhar os terrenos. Na tabela (ver anexo 1) e gráfico (figura 12) abaixo, estão as ocorrências referentes a terrenos levantadas nas Atas da Câmara durante a primeira metade do Século XIX.

³⁴⁹ Livros de Atas da Câmara Municipal de Porto Alegre. 1.2.1. 1804-1812. AHMV. P. 96.

³⁵⁰ Idem, p. 165.

Figura 12.



Dados Brutos: Termos de Vereança 1801-1850. Livros 4 a 14. AHMV. Porto Alegre

Em relação a esses dados, levou-se em conta todas as ocorrências que diziam respeito aos terrenos ou propriedades contidas dentro dos limites da vila/cidade. Assim estão contemplados os pedidos de alinhamento e demarcação de terrenos, para que se possa realizar as construções, o aforamento e a doação de terrenos devolutos ou de propriedade da Câmara a particulares ou instituições. É inevitável a associação entre o crescimento da cidade e o aumento das ocorrências relativas a terrenos. Assim uma análise do gráfico, permite identificar picos de crescimento nos primeiros anos da década de 1810, igualmente no início e fim da década de 1820 e início da década de 1830, para decair no período revolucionário e, novamente voltar a crescer a partir de 1845.

Assim, na primeira década do século XIX constatam-se poucos pedidos em relação a terrenos, entretanto já há uma preocupação forte com a regularização da vila, pois, em 17 de setembro de 1808, a Câmara recebeu um ofício do Corregedor da Comarca para que sejam estabelecidos os limites da vila de Porto Alegre, para que se possam estabelecer a décima nos prédios urbanos.³⁵¹ O auxílio à Junta da Fazenda na cobrança do imposto sobre a propriedade urbana era uma das fontes de custeio da Câmara, daí houve uma preocupação constante em regularizar as plantas da cidade, levantando e cadastrando os terrenos, para poder melhorar a arrecadação municipal. A partir do início do século XIX, as Atas da Câmara fazem várias referências ao levantamento de planos, plantas e mapas da vila, realizados pelos

³⁵¹ Livros de Atas da Câmara Municipal de Porto Alegre. 1.2.1. 1804-1812. AHMV. P. 94.

engenheiros do Exército, como em 16 de dezembro de 1818, quando receberam ofício do Tenente Coronel Engenheiro sobre os trabalhos já realizados.³⁵² Para a tarefa de medir os terrenos e alinhá-los em relação à rua, desde 1806, havia a figura do Arruador, cargo criado pela Câmara para realizar essa tarefa. Para auxiliá-lo em seu trabalho, a Câmara fez a provisão de dois cargos de operadores fundamentais: o piloto de medições e demarcações e ajudante de corda, que seria expedida em 25 de outubro de 1809.³⁵³

Em 26 de novembro de 1813, os vereadores receberam uma portaria do Governador Geral D. Diogo de Souza, datada de 20 de novembro, na qual comunicava:

*“em que há por bem de nomear para assistir e proceder na demarcação e medição das frentes e fundos de todos os terrenos desta vila e os contornos da vila e assistir as medições e vistorias que se fizerem sem os contornos da mesma.”*³⁵⁴

E, para tanto se apresentava à Câmara o Sargento Mor do Real Corpo de Engenheiros, Engenheiro Jacinto Dezidério Correa.

A existência de terrenos devolutos ainda persistia em 1822 e, em 13 de março de 1822, os vereadores decidem utilizá-los para arrecadar fundos na tentativa de solucionar os problemas de verbas da Câmara. Assim solicitaram ao encarregado do plano da cidade *“um mapa declarativo dos terrenos, que ainda existem devolutos, para se poderem requerer, para aforar, afim de acudir a dívida dos expostos”*³⁵⁵ Ainda em relação aos terrenos devolutos em 31 de julho de 1824, a Câmara recebeu ofício do Presidente da Província, informando que o Imperador concedeu os terrenos devolutos que se situavam às margens do “rio”, no antigo Arsenal. Aproveitam a oportunidade para enviar um ofício à Mesa do Desembargo do Paço, solicitando autorização para vender, aforar ou arrendar os terrenos concedidos à Câmara, com o total arrecadado os vereadores pretendiam construir uma nova Cadeia. Nesse mesmo dia, a Câmara lançou um edital para os proprietários de terrenos vazios apresentarem o seu título de posse, para regularizar a situação. Em 28 de agosto de mês seguinte, comunicaram aqueles que ocupavam os terrenos doados à Câmara na praia do Arsenal e que por ventura já tivessem realizado construções, que cessassem as benfeitorias, até que houvesse a decisão da posse dos mesmos. Assim, na mesma sessão, solicitaram ao Engenheiro encarregado que traçasse um

³⁵² Livros de Atas da Câmara Municipal de Porto Alegre. 1.2.1. 1813-1819. AHMV.

³⁵³ MARTINS, Liana Bach; NEVES, Gervásio Rodrigo. Mapas, Plantas e Planos de Porto Alegre: A produção das plantas urbanas. In: Anais do XXVI Encontro Estadual de Geografia. Porto Alegre: AGB/Seção Porto Alegre, 2006. (cd-rom)

³⁵⁴ Livros de Atas da Câmara Municipal de Porto Alegre. 1.2.1. 1813-1819. AHMV. P.74.

³⁵⁵ Livros de Atas da Câmara Municipal de Porto Alegre. 1.1.1.7. 1818-1825. AHMV. P. 125.

mapa dos terrenos dessa área da cidade, para que pudessem ser “*divididos da melhor forma*”.

356

Assim em 1825, o Coronel Engenheiro João Pedro César completou a planta da cidade, que primeiramente esteve com a Presidência da Província, como comprova a correspondência enviada pela Câmara em 22 de junho de 1825, na qual

*“oficiou-se ao Exm^o Presidente com data de hoje requerendo faça remeter a esta Câmara com a urgência ... a planta, mapa desta cidade para perfeito conhecimento dos terrenos que ainda existem na mesma sem edifícios, e dos que estão em circunstâncias de doação, que o mesmo Exm^o presidente concedeu a mesma Câmara, e em que se não pode verificar.”*³⁵⁷

O mapa da cidade foi entregue no dia 22 de outubro do mesmo ano e os vereadores pedem urgência para que seja aprovado pelo Conselho Geral da Província³⁵⁸. E no dia 12 de novembro, os vereadores dirigiram “*representação a S.M.I. pedindo a aprovação da planta, que ofereceu a esta Câmara o cel. José Pedro César.*”³⁵⁹ Entretanto esta planta encontra-se desaparecida, ela não aparece em nenhum estudo anterior sobre Porto Alegre e nas pesquisas realizadas nos arquivos nacionais não se conseguiu encontrá-la.

A partir deste plano, os vereadores preocuparam-se em reordenar a cidade e, para tanto, em 25 de fevereiro de 1826, o arruador foi chamado à Câmara para que lhe fosse entregue formalmente o plano da cidade que lhe havia sido confiado para a partir daí poder orientar-se durante a realização das diligências.³⁶⁰ Em 24 de maio de 1828, a Câmara pediu providências para o Corregedor que na realização da próxima correição, fossem proibidas quaisquer construções em áreas não demarcadas pelo arruador. Com essas providências procurou-se manter as construções dentro do alinhamento dado pelo plano da cidade.

No final da década de 1820 e início de 1830 foi grande o número de ocorrências nas atas da Câmara em relação a pedidos de demarcação de terrenos, alinhamento de construções, o que demonstraria o ritmo de crescimento da cidade, que se expandia em direção ao lado sul da colina. Dessa maneira, os vereadores analisaram na sessão de 8 de junho de 1832 diversas demandas referentes a demarcações de terrenos nas ruas do Arvoredo, na Margem do Riacho, na Praça da Igreja, entre a Rua Formosa e a Principal; outro com frentes à Rua da Ponte e do Comércio e outros dois na Rua Formosa, mediante apresentação do Título Primordial, além de dois pedidos na Travessa de Antonio Francisco Firene. E, no

³⁵⁶ Livros de Atas da Câmara Municipal de Porto Alegre. 1.1.1.7. 1818-1825. AHMV. P. 250-258.

³⁵⁷ Livros de Atas da Câmara Municipal de Porto Alegre. 1.1.1.8. 1825-1829. AHMV. P. 2.

³⁵⁸ Idem, p. 20.

³⁵⁹ Idem, p. 23.

³⁶⁰ Idem, p. 42.

dia seguinte, continuaram analisando os pedidos de demarcação de terrenos na Rua da Várzea do Riacho e de pedidos para construir na Rua da Várzea, Rua da Igreja e na Rua da Praia do Riacho.³⁶¹ No ano seguinte, deferiram pedido de um morador para demarcar e dar a direção da Rua que desce do Moinhos de Vento para a Olaria, rua essa que encontrava-se fora dos limites da cidade, para que o proprietário de um terreno possa construir no local, segundo ofício recebido em 8 de janeiro do mesmo ano.³⁶² Ainda nesse mesmo ano, o provedor da Santa Casa pedia permissão para construir novos edifícios nos seus terrenos, reforçando portanto, o alinhamento na Várzea.

A eclosão da Revolução Farroupilha com a tomada da cidade pelos revoltosos e a fuga do presidente da Província para Rio Grande, em 20 de setembro de 1835, modificou o cotidiano da cidade. Pode-se observar que nos anos que se seguiram houve uma diminuição do número de pedidos de demarcações, alinhamentos e regularizações de terrenos, uma vez que, após a expulsão dos farroupilhas em junho de 1836, a cidade sofreu um cerco que se estendeu até 1840. Outras conseqüências dessa situação foram os incômodos causados aos moradores pela falta de gêneros alimentícios que vinham das áreas ocupadas, o que forçou a Câmara a regularizar o abastecimento, impedindo a saída de alimentos da cidade e lançando normas na tentativa de evitar a especulação, com penas de prisão e multas aos atravessadores.³⁶³ Tanto que em 7 de novembro de 1838, os vereadores, após receberem dois ofícios do Presidente da Província, editaram uma postura proibindo a saída de gêneros alimentícios da cidade, enquanto durar o cerco.³⁶⁴ Nessa mesma ocasião responderam ao Presidente que ainda não haviam tomado esta medida em respeito à liberdade de comércio. Neste período, devido às restrições comerciais com o interior da Província, o charque era remetido de Rio Grande e muitos gêneros vinham diretamente do Rio de Janeiro.

Em 18 de fevereiro de 1839, os vereadores discutiram a possibilidade de nomear uma comissão para examinar a planta da cidade, pois esta teria alguns erros e, como solução propuseram a necessidade de se fazer uma nova planta. Assim evitariam as construções fora do alinhamento, e seriam contempladas inclusive as áreas situadas fora dos limites da cidade, na qual em inúmeras chácaras já estavam sendo realizadas edificações.³⁶⁵ Três anos depois, em 25 de abril de 1842, os vereadores decidiram enviar ao Presidente da Província, uma solicitação para a execução de uma nova planta da cidade, esta seria

³⁶¹ Livros de Atas da Câmara Municipal de Porto Alegre. 1.1.1.10. 1830-1832. AHMV. P. 237 e 238.

³⁶² Livros de Atas da Câmara Municipal de Porto Alegre. 1.1.1.11. 1832-1835. AHMV. P. 51.

³⁶³ Livros de Atas da Câmara Municipal de Porto Alegre. 1.1.1.12. 1835-1839. AHMV. P.181.

³⁶⁴ Idem, p. 241.

³⁶⁵ Idem, p. 285.

necessária para os trabalhos do arruador, argumentaram ainda que alto custo do trabalho estava além das possibilidades financeiras da Câmara, por esta razão recorriam ao governo provincial. Para esse novo levantamento da cidade, a Câmara determinaria que deveria abranger “*do Beco chamado do Motta*” e compreenderia “*além disso, a grande várzea destinada para logradouro público*”.³⁶⁶ Conforme as Atas da Câmara, em 19 de setembro de 1843, os vereadores reforçaram o pedido de uma nova planta, na qual apareça a Várzea, o que demonstra o crescimento da cidade em direção ao sul.³⁶⁷

Após o término da Revolução, aumentaram o número de demandas em relação aos terrenos, em especial na direção norte, nas novas ruas abertas na propriedade denominada da Brigadeira, situada entre a atual Av. Independência e ruas perpendiculares que descem até o Guaíba, além das ruas que desciam até a Várzea, de outros proprietários, mas também era grande o número de pedidos na Várzea, o que provocava acaloradas discussões. Assim em 13 de janeiro de 1848, um vereador propôs que fosse definitivamente regulamentada a posse das duas Várzeas pela Câmara, face ao crescente número de casos em que seus vizinhos alongaram suas cercas, tentando ocupar parte desses terrenos, de uso público.³⁶⁸ Ainda nesse ano, o Presidente da Província solicitou que lhe fosse remetidas cópias sobre as condições gerais para a concessão de terrenos na Rua Nova da Praia, atual Rua Sete de Setembro, que recém fora aberta, e de “*outros locais a beira-rio*”³⁶⁹, como se vê as questões de propriedade passavam pelas duas instâncias municipal e provincial, havendo uma superposição de funções.

Outra prerrogativa da Câmara era ordenar o crescimento da cidade, promovendo a abertura de novas ruas e mantendo em boas condições de trafegabilidade das ruas existentes, com consertos, aterramentos ou desaterros das mesmas e promovendo com que os proprietários executassem os calçamentos em frente aos seus terrenos. Na tabela (ver anexo 1) e gráfico (figura 13) abaixo, estão as ocorrências levantadas:

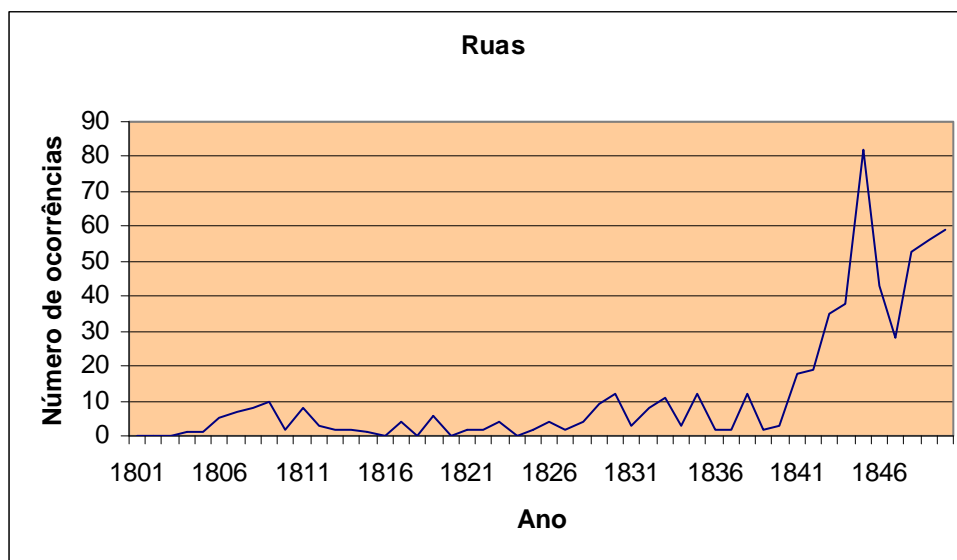
³⁶⁶ Livros de Atas da Câmara Municipal de Porto Alegre. 1.1.1.13. 1839-1846. AHMV. P. 153.

³⁶⁷ Idem, p. 198.

³⁶⁸ Livros de Atas da Câmara Municipal de Porto Alegre. 1.1.1.14. 1846-1850. AHMV. P. 39.

³⁶⁹ Livros de Correspondência Recebida da Câmara Municipal de Porto Alegre. 1.3.1.1/20 – 1848/1849. AHMV.

Figura 13.



Dados Brutos: Termos de Vereança 1801-1850. Livros 4 a 14. AHMV. Porto Alegre.

A posição de Porto Alegre, situada sobre uma colina, com ruas descendo em direção a parte baixa, trazia conseqüências inevitáveis para a população, como os problemas causados pelas águas das chuvas, que ajudavam a tornar as ladeiras intransitáveis. Assim eram constantes as obras para conserto das ruas, com a colocação de aterro nas áreas em que a enxurrada escavava buracos ou de desaterro, nas partes baixas, nas quais se acumulavam os sedimentos que desciam do alto da colina, como está registrado na sessão de 15 de abril de 1809, quando os vereadores mandaram “*consertar a Rua da Ponte, onde se acha um valo aberto por causa das águas*”.³⁷⁰ Entretanto, pela sua posição intermediária na colina, a Rua da Ponte sempre necessitou de mais cuidados do que as demais – Rua da Praia e Rua da Igreja – e em 1811, novamente autorizaram a execução do conserto e aterro da mesma.³⁷¹

Para esses trabalhos de consertos das ruas, a Câmara arrematava os serviços através de editais públicos ou utilizava-se do trabalho dos presos, solicitando-o ao Governo da Capitania, mais da tarde da Província. Isto pode ser constatado na sessão da Câmara de 23 de abril de 1808, quando os vereadores autorizaram o pagamento do “*cabo e o soldado que acompanharam os galés no desaterro das ruas desta vila*”.³⁷²

Ao longo do período, seguiram-se as determinações para que as ruas fossem consertadas, assim em pleno cerco dos rebeldes farroupilhas à cidade, em frente a novas demandas, os vereadores determinaram os consertos necessários no Caminho Novo e na Praça

³⁷⁰ Livros de Atas da Câmara Municipal de Porto Alegre. 1.2.1. 1804-1812. AHMV. P. 114.

³⁷¹ Idem, p. 198.

³⁷² Idem, p. 83.

do Paraíso e para isso fossem utilizadas as pedras existentes no pátio da Câmara, uma espécie de almoxarifado.³⁷³ Na sessão de 3 de junho de 1841, a Câmara ouviu a comissão de vereadores que fez a inspeção nas ruas da cidade, que constatou o seu mau estado e solicitou ao Presidente da Província as

“medidas necessárias para que todos os galés existentes nas prisões e hospitais militares fossem aplicados aos trabalhos das ruas Santa Catarina, Rua da Misericórdia, e a denominada do Cordeiro, pois que consistindo tais consertos em aterros e desaterros nas mencionadas ruas, e havendo falta de serventes que queiram salariar a tais trabalhos, urge o bem público que se lance mão de todos os galés existentes nas prisões.”

Essa falta de serventes a que se referia a ata estava relacionada ao estado beligerante da Província, quando os homens eram levados a alistarem-se tanto nas tropas rebeldes quanto nas forças legalistas e, por certo, muitos destes presos deveriam ser prisioneiros farroupilhas. E, no dia 2 de agosto do mesmo ano, os vereadores receberam ofício do Presidente da Província informando que dera ordens ao chefe de Polícia para colocar os presos à disposição da Câmara para executarem os serviços de conserto das ruas.³⁷⁴

Em 1848, iniciou-se uma remodelação da Praça da Matriz, com a tentativa de evitar o desassoreamento que ocorria com as chuvas. Para tanto, era necessário nivelá-la com aterros e *“marcar o declive do lado leste, fazer calçada, levanta um paredão junto à Rua do Poço”*.³⁷⁵ E em 8 de agosto, já lançavam os editais para a compra do aterro, que também seria utilizado para o conserto da Estrada do Cemitério, obra solicitada pelo Presidente da Província, uma vez que esse logo seria inaugurado e na estrada necessitava de melhorias para o conforto dos deslocamentos até o local. Entretanto nem sempre essas obras agradavam aos proprietários do local, como nesse caso, pois os vereadores receberam no dia 11 de setembro requerimento de proprietários de terrenos do lado leste da Praça da Matriz reclamando dos prejuízos causados aos seus prédios em decorrência dos aterros realizados no local. Como resposta, a Câmara autorizou o Procurador a levantar os meios necessários para pagar as indenizações àqueles que se julgassem prejudicados.³⁷⁶

Os consertos das ruas ou estradas também eram da responsabilidade dos moradores, uma vez que a inexistência de um sistema pluvial fazia com que as águas da chuva dos terrenos mais altos incidissem sobre a via pública. Essa situação ocorreria várias vezes na Estrada do Moinhos de Vento, como quando em 7 de maio de 1829, um vereador reclamou

³⁷³ Livros de Atas da Câmara Municipal de Porto Alegre. 1.1.1.13. 1839-1846. AHMV. P. 95.

³⁷⁴ Idem, p. 123 e 134.

³⁷⁵ Livros de Atas da Câmara Municipal de Porto Alegre. 1.1.1.14. 1846-1850. AHMV. P. 55.

³⁷⁶ Idem, p. 56.

que se fizesse o conserto da Estrada do Moinhos de Vento, devido aos estragos causados pela chuva, propondo uma vistoria da área e convocando os moradores a assistirem a mesma. Para tanto os proprietários deveriam apresentar os seus títulos de propriedade. Para esse fim marcou-se o dia treze do mesmo mês e na sessão realizada no dia seguinte à inspeção, ficou registrado que os moradores da estrada do Moinhos de Vento comprometiam-se junto à Câmara de arrumar a via pública e impedir que as águas de seus terrenos a danificassem.³⁷⁷ Entretanto, a Estrada do Moinho de Ventos apresentou outros problemas ao longo do período, um deles referia-se a um novo alinhamento da via, tornando-a mais larga, o que era contestado por alguns moradores. Em 9 de fevereiro de 1850, na tentativa de tentar resolver o problema, o Presidente da Província, Francisco José de Souza Soares de Andréa, comunicou à Câmara que

*“sendo verdade incontestável que todo o proprietário de terreno tem obrigação de dar passagem pelos seus terrenos a quaisquer estradas, que se precise abrirem-se, tem esta Câmara o direito de alinhar a Estrada do Moinho de Ventos, como melhor convier ao bem público, e no Governo todo o auxílio de força precisa para cumprir e fazer cumprir suas disposições.”*³⁷⁸

As calçadas também eram uma preocupação do poder público, ainda em 1794, a Câmara mandara os proprietários construírem calçadas nas respectivas “testadas”³⁷⁹ de suas propriedades.³⁸⁰ Em 9 de agosto de 1809, devido ao mau estado das calçadas da vila, os vereadores decidiram lançar um edital para arremate do serviço de conserto das mesmas, que seria publicado no dia 26.³⁸¹ Como não houvera nenhum arrematante interessado em realizar o trabalho, como registraram na sessão de 9 de setembro,³⁸² os vereadores decidiram que o conserto se faria às custas do Conselho, uma vez que estas “*se vão arruinando*”.³⁸³

O problema das calçadas perpassou todo o período analisado e sempre voltou a ser tema de representações dos moradores e discussões dos vereadores a cerca da melhor forma de resolver-se a questão. Nas atas, o termo calçada³⁸⁴ também está associado ao pavimento do leito da rua, assim em 3 de março de 1815, uma representação do Juiz

³⁷⁷ Livros de Atas da Câmara Municipal de Porto Alegre. 1.1.1.8. 1825-1829. AHMV. P. 6 e 9.

³⁷⁸ Livros de Correspondência Recebida da Câmara Municipal de Porto Alegre. 1850. 1.3.1.1/2.

³⁷⁹ Segundo Houaiss, a testada é “*a porção de via pública (estrada, rua, passeio) que fica à frente de um prédio; também chamada de testeira; ou ainda a parte anterior do imóvel confinante com essa via*”. Portanto nesse momento, a Câmara pretendia que o proprietário construísse a calçada para os pedestres e, não o que se entende como via de rolamento. (Dicionário Houaiss da Língua Portuguesa – cd-rom)

³⁸⁰ Livros de Atas da Câmara Municipal de Porto Alegre. 1.2.1. 1784-1794. AHMV. P. 241.

³⁸¹ Livros de Atas da Câmara Municipal de Porto Alegre. 1.2.1. 1804-1812. AHMV. P. 124.

³⁸² Idem, P. 128.

³⁸³ Idem, p. 133.

³⁸⁴ Segundo Houaiss, uma das definições para o termo calçada é o “*caminho calçado de pedras; rua de paralelepípedos ou outro tipo de revestimento de pedra.*” (Dicionário Houaiss da Língua Portuguesa – cd-rom)

Almotácel Luiz Inácio Pereira de Abreu deu uma nova dimensão ao problema, responsabilizando também os carreteiros que abasteciam a cidade pelo estado das mesmas. Dizia a representação:

*“como as calçadas desta vila se achavam totalmente arruinadas e desconsertadas, era por isso muito necessário e em utilidade pública o reparar-se e consertar-se as mesmas ruas públicas e como na postura do capítulo 18 da criação desta vila, estava estabelecido que os carreiros condutores de gêneros pagassem a esta Câmara para aplicação dos mesmos requeria a esta mesma Câmara lhe facultasse o poder e lhe fazer os mesmos reparos, arrecadar duas carradas de pedra anuais ou o seu equivalente preço, requeria a esta Câmara lhe facultasse o poder e lhe fazer arrecadar as mesmas carradas de pedra.”...*³⁸⁵

A representação do juiz trouxe algum efeito, embora com atraso de três anos, pois na sessão de 12 de setembro de 1818, os vereadores determinaram o local onde os carroceiros deveriam entregar as duas carradas de pedras para o calçamento, conforme as posturas os obrigavam.³⁸⁶

Mas a feitura das calçadas também era uma responsabilidade dos moradores, assim em 23 de outubro de 1829, o fiscal da Câmara apresentou ofício aos vereadores comunicando que exigiu que os proprietários de terrenos na Rua da Praia entre a Rua dos Pecados Mortais e a propriedade do Capitão Manoel Pires da Silveira Cazado fizessem suas calçadas, pois ali é *“incapaz de transitar, assim como as da Rua da Igreja até a de Bragança em parte em que ainda está por calçar.”*³⁸⁷ Ainda sobre esse problema, em 26 de maio de 1834, a Câmara oficiou ao Presidente do Conselho Geral da Província, no qual informava que havia solicitado aos proprietários para que fizessem as calçadas faltantes nas ruas da cidade, em especial na Praça da Alfândega. Essa, entretanto era propriedade nacional e se tornava intransitável nos dias chuvosos, criando um pântano, dessa forma o pedido também era reiterado ao Governo da Província.³⁸⁸ Assim em 2 de junho do mesmo o Presidente da Província enviou correspondência aos vereadores, acusando o recebimento do ofício e informando que iria tomar as medidas necessárias para o calçamento do local e inclusive em relação a outros prédios de propriedade nacional.³⁸⁹

Após o fim do cerco, cresceram as ocorrências em relação às calçadas da cidade e o poder municipal envolveu-se em nova campanha para realizá-las, lançando editais, como a informação do fiscal aos vereadores na sessão de 21 de outubro de 1842:

³⁸⁵ Livros de Atas da Câmara Municipal de Porto Alegre. 1.2.1. 1813-1819. AHMV.

³⁸⁶ Idem.

³⁸⁷ Livros de Atas da Câmara Municipal de Porto Alegre. 1.1.1.8. 1825-1829. AHMV. P. 126.

³⁸⁸ Livros de Atas da Câmara Municipal de Porto Alegre. 1.1.1.11. 1832-1835. AHMV. P. 233.

³⁸⁹ Livros de Correspondência Recebida da Câmara Municipal de Porto Alegre 1.3.1.1/11 – 1834.

*“havia mandado afixar editais, obrigando os proprietários de casas e terrenos a calçarem as suas frentes. Assim mais faz sentir em seu ofício a necessidade de se comporem muitas ruas da cidade, cujas calçadas estão quase em completa ruína; aterrar outras, que se acham muito necessitadas de aterro, sendo de muita urgência a compostura da rua do Poço, onde existe um lago de contínuo, e finalmente o fazer-se desaparecer certas imundícies, que se depositam em vários lugares da cidade.”*³⁹⁰

Para tanto o fiscal determinara um prazo de quatro meses, entretanto os vereadores, na sessão de 24 de novembro do mesmo ano ao discutirem o assunto concluíram que em relação à feitura das calçadas e a aplicação da respectiva postura, consideravam a solução ilusória, pois não havia na cidade tantos serventes e pedreiros que pudessem refazer as calçadas nesse prazo, bem como faltariam pedras para venda. Sugeriram que a Câmara *“designe por ordem as ruas que se devem ir calçando e que ela vá primeiro pondo os aterros ou desaterros”*, principiando-se pelas mais centrais.³⁹¹ Essa sugestão seria seguida nos próximos anos, com a Câmara lançando editais e designando as ruas que deveriam ser calçadas e os prazos para serem executados os trabalhos, a começar pela Rua da Praia.³⁹² Assim, aqueles que se recusavam a realizar as obras dentro dos prazos estipulados eram cabíveis de multas, como na sessão de 22 de julho de 1847, quando os vereadores autorizaram o Procurador a ativar os prazos e cobrar multas dos proprietários que não realizaram o calçamento de suas *“testadas”* nas Ruas Alegria, Santa Catarina, Senhor dos Passos e Beco do Rosário.³⁹³ E, em 20 de abril de 1850, após os vereadores discutirem na sessão anterior as condições de calçamento das ruas que iam desde a Rua da Misericórdia até a Várzea, aprovaram uma postura, obrigando os proprietários de casas e de terrenos dentro dos limites da cidade a calçarem com lajes os espaços em frente às suas casas.³⁹⁴

Entretanto, os vereadores não limitavam suas intervenções apenas à área da vila ou cidade, havia uma preocupação com as estradas que davam acesso a mesma. Assim em 1809, receberam uma representação dos moradores sobre o péssimo estado da estrada que *“segue pela costa do Rio Guaíba desde o arroio da Pintada até o princípio da picada”*. Como resposta, solicitaram aos juízes que os moradores que ali fossem proprietários de chácaras fossem obrigados a cortar o mato que prejudicava a circulação na estrada. Nessa mesma ocasião, ainda estabeleceram que o caminho devesse *“seguir pela margem do rio”*, como fora estabelecido, demolindo-se as cercas de pequenas lavouras que muitos haviam

³⁹⁰ Livros de Atas da Câmara Municipal de Porto Alegre. 1.1.1.13. 1839-1846. AHMV. P. 153.

³⁹¹ Idem, p. 171.

³⁹² Idem, p. 188.

³⁹³ Livros de Atas da Câmara Municipal de Porto Alegre. 1.1.1.14. 1846-1850. AHMV. P. 21.

³⁹⁴ Idem, p. 96.

levantado até a margem. Esse caminho servia para conduzir as tropas de gado até o matadouro, e para que a passagem desse gado fosse facilitada autorizaram que “*se mate ou se prenda os cachorros soltos*”.³⁹⁵

Nova intervenção dos vereadores em relação às estradas do interior fora registrada na sessão de 15 de junho de 1832, quando informaram ao Juiz de Paz sobre o pedido de um cidadão para que se fechasse um caminho particular existente em sua propriedade, no local denominado Passo do Feijó, que fora aberto quando o caminho principal estava “*em ruínas*”, e que já fora consertado.³⁹⁶ Sobre esses caminhos que passavam sobre propriedades particulares, em 19 de janeiro de 1833, receberam solicitação de um morador da Capela de Belém para fechar um caminho que passava por sua propriedade.³⁹⁷ Nem sempre os pedidos de moradores era a favor da abertura de estradas, como no caso do pedido registrado em 26 de maio de 1834, quando solicitaram o fechamento de uma estrada no Morro São Paulo, Capela de Belém.³⁹⁸

A abertura de novas ruas era determinada pelos vereadores, conforme o plano da cidade. Em 11 de outubro de 1817, a Câmara recebeu ofício do Governador D. Diogo de Souza, “*em que participa convir na abertura da rua requerida pelos moradores da do Arvoredo e as casas do Padre Antonio de Azevedo e Souza e as do Império, ao que se cumpriu, e em sua observância se acordou na dita abertura*”.³⁹⁹ Com essa representação autorizou-se a abertura da Rua Espírito Santo, na direção sul da colina, facilitando a locomoção dos moradores ao outro lado da colina. Assim também em 4 de julho de 1821, os vereadores registraram o pedido dos moradores para a abertura da Rua da Fonte (atual 24 de maio) até a Rua da Olaria. E, em 23 de março de 1823, os vereadores enviaram ofício à Junta do governo para dar continuidade à abertura da Rua da Margem do Riacho.

Em 1825, com o novo plano da cidade, a abertura de ruas ganhou força, em especial para as áreas ao sul em direção à Várzea. Em 22 de maio de 1829, autorizaram a abertura da Rua Nova da Várzea, uma vez que era grande o pedido de alinhamento de terrenos por parte dos moradores naquele logradouro.⁴⁰⁰ Também em função do novo plano, algumas ruas tiveram sua largura alterada, como a Rua da Ponte e a Rua Direita da Praia.⁴⁰¹ Em 9 de setembro de 1830, os vereadores solicitavam que o Procurador informasse, por que ainda não

³⁹⁵ Livros de Atas da Câmara Municipal de Porto Alegre. 1.2.1. 1804-1812. AHMV. P. 211.

³⁹⁶ Livros de Atas da Câmara Municipal de Porto Alegre. 1.1.1.10. 1830-1832. AHMV. P. 241.

³⁹⁷ Livros de Atas da Câmara Municipal de Porto Alegre. 1.1.1.11. 1832-1835. AHMV. P. 31.

³⁹⁸ Idem, p. 234.

³⁹⁹ Livros de Atas da Câmara Municipal de Porto Alegre. 1.2.1. 1813-1819. AHMV.

⁴⁰⁰ Livros de Atas da Câmara Municipal de Porto Alegre. 1.1.1.8. 1825-1829. AHMV. P.20.

⁴⁰¹ Livros de Atas da Câmara Municipal de Porto Alegre. 1.1.1.8. 1825-1829. AHMV. P. 209.

fora aberta a rua Clara até a rua do Arvoredo, como estava previsto no Plano.⁴⁰² Em 17 de dezembro de 1831, os vereadores receberam representação dos moradores das Ruas do Arvoredo e Rua da Varginha, para se fizesse a conclusão das mesmas ruas.⁴⁰³ Entretanto, nem sempre os moradores tinham seus pedidos atendidos de imediato, fazendo com que os mesmos fossem renovados várias vezes, como foi o caso da abertura da Rua da Varginha, que em 2 de julho do ano seguinte foi reiterada através de nova representação para “*se acabar de abrir a Rua denominada da Varginha*”.⁴⁰⁴ O assunto voltou a ser discutido em 14 de dezembro, quando pediram explicações ao Procurador sobre as razões pelas quais era contrário à abertura daquela rua, uma vez que a Câmara já havia decidido positivamente.⁴⁰⁵ Mas, ainda em 1842, a abertura dessa rua ainda não havia sido feita, pois em 15 de janeiro, os vereadores receberam representação de moradores, destacando a necessidade dessa abertura e como resposta instruíram o arruador para levantar o plano da cidade referente à referida rua.⁴⁰⁶

Também em direção ao norte, a cidade estava crescendo e havia necessidade de abertura de novas ruas. Assim em 22 de outubro de 1841, a Câmara recebeu representação de moradores da Rua Santa Catarina em que “*ponderam a necessidade e a conveniência de se abrir a mesma rua*”. Como nesse período havia uma relação de submissão em relação ao poder provincial, em especial, no que diz respeito às finanças públicas, remeteram a representação ao Presidente da Província para que tomasse providências “*em atenção à pública utilidade e comodidade*”, o que nada mais era do que garantir os recursos para a execução da obra.⁴⁰⁷

Com o fim do cerco e o recuo do conflito para a campanha cresceram as demandas em relação à abertura de novas ruas e à execução do plano da cidade, assim em 22 de julho de 1843, os vereadores pediram autorização ao Presidente da Província para pagar indenização por parte de um terreno usado na abertura da Rua da Cadeia.⁴⁰⁸ Entretanto havia um esforço dos vereadores para que os terrenos ou parte desses fossem doados pelos moradores, como registrava a ata da sessão de 19 de setembro do mesmo ano, determinando a urgência do término da abertura da Rua Direita, que se encontrava no Plano da Cidade e agradecendo a doação de alguns proprietários de parte de seus terrenos para esse fim. Assim

⁴⁰² Idem, p. 289.

⁴⁰³ Livros de Atas da Câmara Municipal de Porto Alegre. 1.1.1.10. 1830-1832. AHMV. P. 190.

⁴⁰⁴ Idem, p. 253.

⁴⁰⁵ Livros de Atas da Câmara Municipal de Porto Alegre. 1.1.1.11. 1832-1835. AHMV. P. 2.

⁴⁰⁶ Livros de Atas da Câmara Municipal de Porto Alegre. 1.1.1.13. 1839-1846. AHMV. P. 144.

⁴⁰⁷ Idem. P.141.

⁴⁰⁸ Idem, p. 193.

pediam que o procurador listasse os proprietários interessados na doação para a abertura da Rua da Varzinha, estendendo a medida a outras ruas da cidade.⁴⁰⁹

A ocupação do litoral sul, em torno do Caminho de Belas e interior, com chácaras requereu maior atenção dos vereadores, que receberam em 24 de julho de 1844, requerimento de um cidadão, “*pedindo a abertura de uma estrada no Caminho de Belas, a sair da frente da chacara que foi do Ten-Gen. Câmara*”.⁴¹⁰ Pelo texto, esta nova estrada iria chegar até a Estrada da Azenha, originando a atual Rua José de Alencar, o embrião do primeiro bairro de Porto Alegre. Essa nova estrada serviria para a passagem do gado que desembarcaria no caminho de Belas até o Matadouro da Várzea, evitando-se assim a passagem pelas ruas centrais da cidade, como acontecia.⁴¹¹ Após a análise do pedido, os vereadores decidiram na sessão de 30 de dezembro do mesmo ano da necessidade da abertura da estrada, solicitando recursos para as indenizações das chácaras por onde passaria a nova estrada. Assim em 23 de outubro de 1845, ficou proibida a passagem das tropas de gado de um lado a outro da cidade, devendo ser feita apenas pela nova rua, que recebeu o nome de Rua de Caxias.⁴¹²

Na sessão de 26 de julho de 1844, analisaram a proposição de um vereador para abrir “*o seguimento da Rua da Praia a sair do à estrada do Moinhos de Vento*”. E, novamente acionaram o procurador para negociar com os donos dos terrenos, pois com essa abertura, estar-se-ia ligando o centro comercial com a saída da cidade.⁴¹³ Em 22 de fevereiro do ano seguinte, os vereadores receberam resposta do Procurador, informando que já havia tratado com os dois principais proprietários a cerca da abertura do prolongamento da Rua da Praia.⁴¹⁴ Nessa mesma data o vereador Dr. Flores propôs que fosse aberta uma nova rua nessa região, com o objetivo de

*“de facilitar o trânsito da Estrada do Moinho de Vento para o Caminho Novo, que não pode haver devido ao estado ruinoso do beco denominado Barbosa, se autorizasse o Procurador para entender-se com os herdeiros do falecido Cel. Vicente acerca da nova rua, pretendem abrir em terrenos da chacara denominada da Brigadeira do Caminho Novo a sair a entrada do Moinhos de Vento...”*⁴¹⁵

Após várias tratativas, os proprietários concordaram com a desapropriação e foram abertas as Ruas do Senhor dos Passos e da Brigadeira. Com isso vê-se também um crescimento da

⁴⁰⁹ Livros de Atas da Câmara Municipal de Porto Alegre. 1.1.1.13. 1839-1846. AHMV. P. 198.

⁴¹⁰ Idem, p. 222.

⁴¹¹ Idem, p. 225.

⁴¹² Idem, p. 280.

⁴¹³ Idem, p. 222.

⁴¹⁴ Idem, p. 246.

⁴¹⁵ Livros de Atas da Câmara Municipal de Porto Alegre. 1.1.1.13. 1839-1846. AHMV. P. 246.

cidade em direção ao norte através do caminho que seguia pelo alto da colina – o Moinhos de Vento – e pela beira do rio – o Caminho Novo, facilitando a circulação não só de pessoas, mas de mercadorias, pois as novas ruas ajudavam a desobstruir as ruas centrais. Na direção oposta, também se procurou melhorar a circulação e em 5 de agosto de 1846, os vereadores autorizaram o Procurador a fazer o orçamento para a abertura de uma rua que iria da Várzea à Estrada do Moinhos de Vento, e que este procurasse o entendimento para que houvesse a cessão gratuita dos terrenos por seus proprietários, em troca da construção das cercas.⁴¹⁶

Com a visita do Imperador ao Rio Grande do Sul, após o término da Revolução Farroupilha, um vereador propôs na sessão de 23 de outubro de 1845, que fossem abertas duas ruas entre a Várzea e o Riacho e que fossem denominadas Rua do Imperador e Rua da Imperatriz. A proposição foi aceita, com a decisão de abrir-se uma terceira rua na margem do Riacho, a qual chamar-se-ia da Margem.⁴¹⁷ As obras e desapropriações dos terrenos iniciaram-se no ano seguinte.

O crescimento da cidade era sensível e iniciou-se um processo que só terminaria no século XX, de expansão da cidade pelo Guaíba, com o aterramento da sua praia e a abertura de novas ruas. Assim, a Rua da Praia ia deixando de ser a última rua antes da orla, e, já em 1844, aparecia referência à Rua Nova da Praia, que cedo se mostrou de vocação comercial. Mas não parou por aí, pois em 22 de outubro de 1850, os vereadores remeteram ao Presidente da Província a planta dessa parte da cidade e pediam a abertura de uma rua após a Nova da Praia, que seria denominada das Flores e uma praça além da dos Ferreiros. Em 12 de outubro do mesmo ano, a resposta do Presidente da Província veio através de ofício, aprovando a abertura dessa nova rua após a Nova da Praia, entre o Ouvidor e a Praça dos Ferreiros.⁴¹⁸

Entretanto, apesar do esforço do poder público em ampliar a circulação na cidade, muitas vezes os próprios moradores tomavam atitudes não condizentes com a vida comunitária. Assim os vereadores receberam a reclamação de moradores e na ata da sessão de 9 de julho de 1825, registraram a realização da inspeção na Rua Nova do Paraíso e no Caminho Novo e constataram que em alguns trechos não havia condições de livre trânsito, devido à obstrução causada por madeira de construção, “canoas” que avançavam sobre a rua, lavadeiras que estendiam as roupas no leito da rua.⁴¹⁹ As questões de salubridade da cidade acabavam se cruzando com a questão da circulação nos logradouros da cidade, os vereadores

⁴¹⁶ Livros de Atas da Câmara Municipal de Porto Alegre. 1.1.1.14. 1846-1850. AHMV. P. 2.

⁴¹⁷ Livros de Atas da Câmara Municipal de Porto Alegre. 1.1.1.13. 1839-1846. AHMV. p. 282.

⁴¹⁸ Livros de Atas da Câmara Municipal de Porto Alegre. 1.1.1.14. 1846-1850. AHMV. P. 111.

⁴¹⁹ Livros de Atas da Câmara Municipal de Porto Alegre. 1.1.1.8. 1825-1829. AHMV. P. 5.

acabavam intimando proprietários que obstruíam as ruas com lixo, terra e madeiras de construções.⁴²⁰

Ainda na sessão de 19 de dezembro de 1831, a Câmara solicitou ao fiscal da cidade que tomasse as providências para desimpedir a Rua da Figueira, uma vez que esta possuía um “*atravancamento de árvores e taquaras.*” E, para tanto decidiram que os presos fariam o trabalho e a limpeza dos valos. Na sessão seguinte de 23 de dezembro, encaminharam ofício ao Presidente da Província, solicitando o fornecimento das ferramentas necessárias para o trabalho de desobstrução da Rua da Figueira, justificando que o local tornara-se um esconderijo de escravos fugidos e infratores.⁴²¹ Em 1838, a Rua da Figueira ainda não estava totalmente aberta, estando obstruída em alguns pontos, o que fez a Câmara tomar providências para desobstruí-la e abri-la em toda a sua extensão.⁴²² Em 1843, ainda se discutia o problema da abertura da Rua da Figueira, quando em 3 de junho receberam requerimento de morador fazendo o pedido, inclusive que a Rua do Rosário fosse aberta até encontrar-se com a Rua da Figueira. Em frente a esta demanda ordenaram ao arruador que se fizesse a abertura da rua como constava no Plano da cidade.⁴²³ Um mês depois o Procurador enviou um ofício à Câmara, informando sobre as dificuldades em abrir-se a Rua da Figueira, pois havia um cidadão que dizia ter título de propriedade por onde ela deveria passar. Como resposta foi nomeada uma comissão para vistoriar e analisar o caso. O certo é que a segunda parte do pedido dos moradores nunca se realizou, pois a Rua do Rosário não foi aberta além da Rua Duque de Caxias, não chegando a descer a parte sul da colina.

Novamente em sessão de 2 de janeiro de 1833, os vereadores decidiram desimpedir as ruas da Olaria e o “*canto com a Rua do Cotovelo*”, esta última estava obstruída por uma pedreira, para que se pudesse alinhá-la e calçá-la e para isso oficiaram ao Presidente da Província solicitando que os presos realizassem o trabalho.⁴²⁴ Em sessão de 25 de abril de 1842, os vereadores receberam ofício do fiscal da cidade, informando sobre a situação do Caminho Novo, pois neste local, os proprietários estavam avançando suas cercas sobre a estrada, estreitando-a e informando que lançaria edital para que os proprietários recuassem suas cercas.⁴²⁵

Outro problema da cidade era a existência de becos de servidão, situados nos fundos ou ao lado de terrenos de particulares, que tinham como objetivo encurtar distâncias,

⁴²⁰ Idem, p. 75 e 78.

⁴²¹ Livros de Atas da Câmara Municipal de Porto Alegre. 1.1.1.10. 1830-1832. AHMV. P. 182 e 187.

⁴²² Livros de Atas da Câmara Municipal de Porto Alegre. 1.1.1.12. 1835-1839. AHMV. P. 214, 216 e 217.

⁴²³ Livros de Atas da Câmara Municipal de Porto Alegre. 1.1.1.13. 1839-1846. AHMV. P. 189.

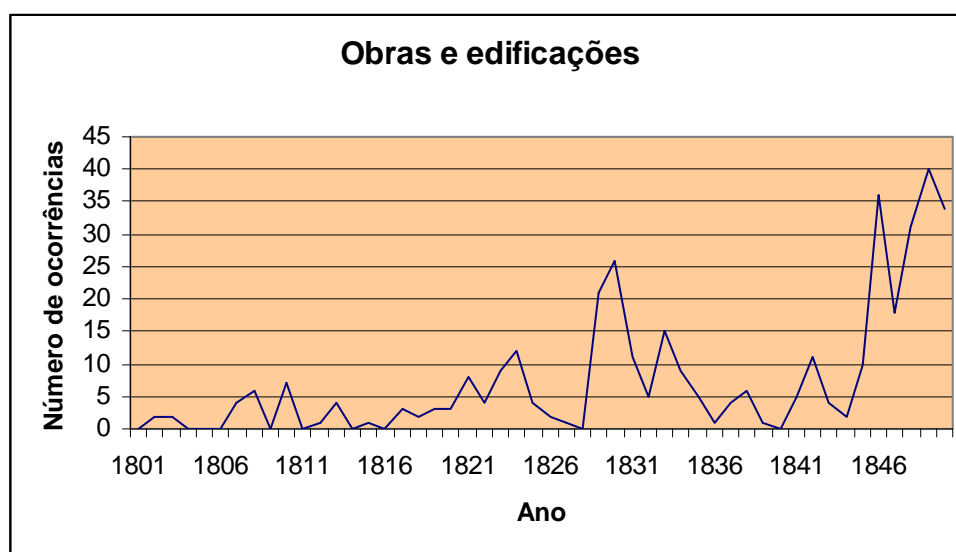
⁴²⁴ Livros de Atas da Câmara Municipal de Porto Alegre. 1.1.1.11. 1832-1835. AHMV. P. 11.

⁴²⁵ Livros de Atas da Câmara Municipal de Porto Alegre. 1.1.1.13. 1839-1846. AHMV. P. 153.

mas que nem sempre eram mantidos bem conservados, como no caso retratado no ofício, que receberam em 16 de julho de 1844 do diretor do Arsenal de Guerra, solicitando o fechamento do beco existente entre a Igreja das Dores e o Arsenal. Por sua vez, a Câmara decidiu consultar a Irmandade da Igreja das Dores, proprietária do terreno, antes de tomar uma posição.⁴²⁶

Os termos de vereança contêm também autorizações para a construção de obras públicas e particulares. No caso das obras públicas, as ocorrências iniciavam-se desde a decisão da construção da obra, passando pelos editais de arrematação, fiscalização e pagamento da mesma, no caso das particulares, apareciam pedidos para construções, edificações de muros e cercas, reclamações de vizinhos, etc. Pelos dados das ocorrências levantados nos termos de vereança, percebe-se um aumento dessas obras públicas e particulares na década de 1820 até meados da década de 1830, quando há uma diminuição das mesmas devido às dificuldades enfrentadas pela população durante o período revolucionário. Esses números voltaram a aumentar após 1845 quando ocorreu a pacificação da Província, fase em que houve investimentos do poder público em pontes e melhorias urbanas. Além disso, a própria cidade crescia, como já foi visto anteriormente, com a abertura de novos logradouros, estendendo-se para além dos limites urbanos estabelecidos nas posturas de 1828. Na tabela (ver anexo 1) e gráfico (figura 14) abaixo, pode-se acompanhar essas tendências.

Figura 14



Dados Brutos: Termos de Vereança 1801-1850. Livros 4 a 14. AHMV. Porto Alegre.

⁴²⁶ Idem, p. 220.

Em 1802, a Câmara mandou construir uma ponte sobre o riacho, na Azenha, primeiramente deveria ser feita à custa dos moradores, entretanto nas sessões seguintes, após os vereadores lerem “*uma provisão da Junta e se passou mandão da quantia de duzentos mil réis para a construção da ponte*”.⁴²⁷ Essa ponte da Azenha ao longo dos anos sofreria os efeitos das enchentes que faziam o Riacho transbordar causando danos à sua estrutura e calçamento, levando a Câmara a mandar pagar os consertos ou a convocar os moradores e até mesmo soldados para realizarem os trabalhos de manutenção, inclusive em 1808, mandaram prender os cidadãos que não atenderam ao chamado de limpeza da ponte da Azenha.⁴²⁸ Em 1817, a Câmara notificou os moradores para providenciarem no conserto dessa ponte, que “*se encontra intransitável*”.⁴²⁹

Ao longo do período, as obras de pontes no perímetro urbano e fora dele foram constantes, como se pode constatar na ata da sessão de 21 de agosto de 1832, quando a Câmara recebeu ofício do Presidente da Província solicitando a confecção das plantas e do orçamento para a construção de três novas pontes: uma sobre o riacho, outra sobre o Rio Capivari, na Estância Boa Vista, e a do Passo da Cachoeira, no Rio Gravataí. Entretanto, os vereadores responderam que não poderiam fazer imediatamente, pois a Câmara não possuía, no momento, um engenheiro capaz de desenvolver esses trabalhos.⁴³⁰ No ano seguinte, o Tenente Engenheiro, a disposição da Câmara, apresentou a planta e o respectivo orçamento de uma das pontes solicitadas, a do Riacho.⁴³¹ Esta obra seria concluída em 1848, e, ao contrário das demais fora construída com pedras para resistir às enchentes.⁴³²

Outra obra que sempre foi uma preocupação da Câmara foi a Cadeia Pública. Em 1805, os vereadores já discutiram a necessidade de criação do estabelecimento, uma vez que os presos eram alojados junto ao “*corpo da Guarda*”⁴³³, sem segurança e carcereiro. Sugeriram que a mesma fosse levantada em terrenos devolutos situados na beira da praia, o que facilitaria a limpeza. Em 1813, na tentativa de solucionar o problema de superlotação da cadeia, que contava com “*59 presos, com 20 por ordem do governo*”, os vereadores julgavam necessário construir “*uma meia água junto ao portão da entrada*”, para o abrigo da guarda, assim como se adquirir três lampiões, o que evitaria o uso de velas de sebo.⁴³⁴

⁴²⁷ Livros de Atas da Câmara Municipal de Porto Alegre. 1.2.1. 1794-1804. AHMV. P. 219 e 222.

⁴²⁸ Livros de Atas da Câmara Municipal de Porto Alegre. 1.2.1. 1804-1812. AHMV. P. 76, 84 e 85.

⁴²⁹ Livros de Atas da Câmara Municipal de Porto Alegre. 1.2.1. 1813-1819. AHMV.

⁴³⁰ Livros de Atas da Câmara Municipal de Porto Alegre. 1.1.1.10. 1830-1832. AHMV. P. 262.

⁴³¹ Livros de Atas da Câmara Municipal de Porto Alegre. 1.1.1.10. 1830-1832. AHMV. P.105.

⁴³² Livros de Atas da Câmara Municipal de Porto Alegre. 1.1.1.14. 1846-1850. AHMV. P. 45.

⁴³³ Livros de Atas da Câmara Municipal de Porto Alegre. 1.2.1. 1804-1812. AHMV. P. 12.

⁴³⁴ Livros de Atas da Câmara Municipal de Porto Alegre. 1.2.1. 1813-1819. AHMV.

Somente em 1830, os vereadores receberam ofício do Presidente da Província autorizando a construção da nova cadeia e providenciam na confecção da planta do novo edifício. Três meses depois, o engenheiro enviou a planta, que após sua aprovação, foi autorizada a realização dos orçamentos.⁴³⁵

Entretanto, o assunto continuou a ser pauta das discussões devido à falta de verbas para dar início às obras. Finalmente em 26 de julho de 1844, receberam o parecer da comissão encarregada de analisar o assunto, que decidiu favorável à venda dos terrenos da Marinha, já que esses foram doados pelo Presidente da Província, Visconde de São Leopoldo, ainda em 1826, para que fossem vendidos e a renda da cadeia pública e para a manutenção dos expostos.⁴³⁷ Desde aquele ano nada havia sido feito no que diz respeito à venda, pois alguns já estavam ocupados e era necessário demarcá-los e resolver as pendências relativas à propriedade anterior. Somente seriam colocados à venda no ano seguinte⁴³⁸. Em 2 de maio de 1845, os vereadores receberam a comissão de Engenheiros nomeada pelo Presidente da Província para escolher o melhor local para a construção da Cadeia, discutiram também a necessidade de haver edifícios separados para a cadeia e as sessões da Câmara, uma vez que era praxe a cadeia ficar no mesmo prédio, o que não acontecia em Porto Alegre, devido ao acanhamento dos locais em que funcionou a Câmara Municipal. Assim, os vereadores, requereram ao Presidente da Província a necessidade de construção de um prédio em separado para as sessões da Câmara, da Assembléia Provincial e as sessões do júri e acolheram o local destinado para esse fim pela comissão de engenheiros, a Praça da Matriz, a frente do local onde estavam os alicerces do novo teatro.⁴³⁹ Quanto à cadeia, em 4 de agosto de 1846, os vereadores acertaram a compra dos terrenos à beira-rio, local onde seria finalmente construída a cadeia pública.

A existência das trincheiras e de portões, que foram construídos inicialmente por Marcelino de Figueiredo, quando do período da invasão espanhola a Rio Grande, pode ser constatada no ofício de 22 de janeiro de 1844 que a Câmara remeteu para o Comandante da Guarnição *“fazendo-lhe sentir a necessidade, que há de compor-se a ponte elevadiça do Portão da caridade, por terem já aí cometidos alguns desastres, e assim também a do portão da Caridade, que ameaça perigo aos que passam”*.⁴⁴⁰ Alguns dias depois, o Comandante da Guarnição respondeu *“já ter mandado fazer os consertos de que a Câmara diz necessitarem*

⁴³⁵ Livros de Atas da Câmara Municipal de Porto Alegre. 1.1.1.10. 1830-1832. AHMV. P. 10.

⁴³⁶ Livros de Atas da Câmara Municipal de Porto Alegre. 1.1.1.13. 1839-1846. AHMV. P.222.

⁴³⁷ Idem, p. 223.

⁴³⁸ Idem, p. 275.

⁴³⁹ Livros de Atas da Câmara Municipal de Porto Alegre. 1.1.1.13. 1839-1846. AHMV. P. 252.

⁴⁴⁰ Livros de Atas da Câmara Municipal de Porto Alegre. 1.1.1.13. 1839-1846. AHMV. P. 209 e 211.

as Pontes do Portão e do Caminho Novo, não fazendo quanto à da Caridade, por ser ela de particulares.” Quanto às trincheiras, a Câmara deliberou pela necessidade do “*entulhamento das trincheiras, que só serve de despejos prejudiciais à saúde pública*”, assim as mesmas desapareceram da paisagem da cidade.⁴⁴¹

A construção de trapiches para retirar-se água do Guaíba foi uma preocupação não só da Câmara, mas também de particulares que construíam seus próprios trapiches, com a indicação dos vereadores para que permitissem o acesso dos moradores aos mesmos.

Em 1843, a Câmara decidiu construir um novo cais na Praça do Mercado e para isto os vereadores encomendaram uma planta ao Engenheiro Luis Pereira Dias, a qual após análise realizaram algumas alterações.⁴⁴² Em 1845, o engenheiro foi nomeado mestre de obras para a construção do cais.⁴⁴³

Outra das prerrogativas da Câmara era autorizar a construção de prédios particulares. O final da década de 1820 e início de 1830 vira crescer o número de pedidos de construções de casas e para cercamento de terrenos, inclusive nas áreas fora dos limites urbanos da cidade. Inicialmente não havia restrições a construções, impondo algum tipo de arquitetura a ser seguida na cidade. As posturas aprovadas em 1811, não fazem nenhuma menção ao assunto, bem como as de 1829. Esse item só seria discutido em 1849, quando a Câmara publicou edital para levantar-se o padrão pelo qual deveriam ser edificadas as casas e sobrados da cidade.⁴⁴⁴ No ano seguinte, a Câmara recebeu de Felipe Normann um “*Projeto de regulamento que deve ser observado na construção dos edifícios que ora em diante se fizerem nesta cidade de Porto Alegre*”.⁴⁴⁵

A Câmara também determinava a demolição das casas ou telheiros que fossem construídas fora do alinhamento ou sem a sua autorização, como ocorrera em 18 de fevereiro de 1846, quando autorizou o fiscal a mandar demolir casas no Caminho Novo.⁴⁴⁶ Para regulamentar essa prática, em 20 de abril de 1850, os vereadores editaram postura mandando demolir as casas, muros ou paredes que ameaçavam ruir dentro da cidade, prejudicando assim os cidadãos e suas propriedades.⁴⁴⁷

Assim, em 23 de março de 1847, autorizavam os fiscais a derrubarem as cercas que foram feitas na Várzea do Gravataí, pois elas acabavam “*privando o público do gozo dela*

⁴⁴¹ Idem, p. 252.

⁴⁴² Livros de Atas da Câmara Municipal de Porto Alegre. 1.1.1.13. 1839-1846. AHMV. P. 206.

⁴⁴³ Idem, p. 225.

⁴⁴⁴ Livros de Atas da Câmara Municipal de Porto Alegre. 1.1.1.14. 1846-1850. AHMV. P. 82

⁴⁴⁵ Código de posturas. 1.8.1.AHMV.

⁴⁴⁶ Livros de Atas da Câmara Municipal de Porto Alegre. 1.1.1.13. 1839-1846. AHMV. P. 293.

⁴⁴⁷ Livros de Atas da Câmara Municipal de Porto Alegre. 1.1.1.14. 1846-1850. AHMV. P. 96.

e fazendo multar aos que com tais cercas tiverem tapando alguma estrada, obrigando a repor tudo ao antigo estado.” ⁴⁴⁸ Não se deve esquecer que a Várzea da Gravataí era logradouro público, doado pelo Governador Paulo da Gama em 1807.

Dessa forma, as obras e as autorizações para edificações eram uma das atribuições da Câmara, a quem cabia autorizá-las, financiá-las, quando do interesse público e fiscalizá-las, quando realizadas por arrematantes ou nas obras particulares. O número de pedidos de autorizações para edificar crescera com a cidade, o que pode ser constatado após o fim da Revolução Farroupilha.

O crescimento da cidade a partir da década de 1820 exigiu a sua expansão que ocorreu tanto na direção norte, leste, como para o sul, como já foi visto quando se analisou a abertura de novas ruas. Entretanto, essa expansão estava limitada pela área da Várzea do Portão, uma região baixa e alagadiça que se situava a sudeste da cidade e era utilizada pelos moradores para descanso de gado, de carreteiros e para recolhimento de lenha. Em 1807, o Governador da Capitania Paulo José da Silva Gama doou as Várzeas do Portão e a Várzea do Gravataí para a Câmara de São Pedro, expondo as razões da doação no documento datado de 24 de outubro:

*“este conselho não tem algum outro logradouro ou rocio público, hei por bem conceder-lhe, como pelo presente concedo em nome de Sua Alteza Real, a data dos terrenos que presentemente se acham devolutos nas sobreditas duas Várzeas do Portão e margem do Gravataí,⁴⁴⁹ até as extremas divisas dos moradores possuidores, que têm chácaras e terrenos cercados e valados nas suas circunferências ... e para melhor conservação do direito e domínio que fica pertencendo ao Conselho desta vila pela presente concessão, vosmecês, farão logo medir e demarcar judicialmente as sobreditas duas várzeas...”*⁴⁵⁰

A Câmara registrou o ato do Governador na sessão de 7 de novembro:

*“nesta vereança se abriu uma carta do atual governador desta capitania Paulo José da Silva Gama datada de vinte e quatro do mês passado pela qual concedeu a este Senado para logradouro público deste Conselho as duas várzeas da entrada do portão, e da margem do Rio Gravataí, a qual carta de congressão (sic) acordaram que se cumprisse e registrasse.”*⁴⁵¹

Com esta doação, as duas várzeas tornar-se-iam logradouros públicos, para serem utilizados pela população, ficando proibido o seu loteamento. Entretanto este ato do Governador gerou

⁴⁴⁸ Idem, p. 21.

⁴⁴⁹ A Várzea do Gravataí compreende hoje os atuais bairros Anchieta, Dona Teodora, Humaitá, Anchieta e Sarandi, além do Passo do Feijó, no município de Alvorada.

⁴⁵⁰ Boletim Municipal v. VIII, nº 22. Porto Alegre: Prefeitura Municipal, 1945.

⁴⁵¹ Livros de Atas da Câmara Municipal de Porto Alegre. 1.2.1. 1804-1812. AHMV. P. 67.

controvérsias, em especial entre os moradores do local, que não possuíam títulos de propriedade. A questão acabou gerando um processo judicial, que só foi concluído em 1901, quase cem anos depois.

Nas sessões da Câmara pode-se acompanhar esse processo. Após duas tentativas frustradas de medição da área, a primeira realizada em 1808, conforme a ata do dia 12 de março, e a segunda registrada na ata de 15 de janeiro de 1813, o processo teve início em 1819, quando o procurador do Conselho requereu, na sessão de 9 de janeiro, a medição dos terrenos da Várzea, pertencentes ao Conselho para que possam ser tombados na forma de concessão. Para tanto, a Câmara autorizava, no dia 27 de janeiro, a confecção “*de pau de Ipê marcos precisos para demarcação da várzea pertencente ao Conselho*”. E, no dia 27 de fevereiro, o Procurador notificava “*os moradores de fora do Portão, que se achassem presentes, para assistirem à medição que se deve fazer da Várzea*”.⁴⁵² Entretanto, o processo desenvolveu-se lentamente, pois na sessão de 24 de março comunicavam aos moradores que não iriam iniciar os trabalhos, pois ainda não haviam sido alugados os marcos. Somente 2 de dezembro de 1820, notificaram “*os moradores de fora do Portão para estarem presentes na demarcação judicial da Várzea, com a assistência do Coronel Engenheiro encarregado do Plano da Vila*”.⁴⁵³ Durante esse período, moradores descontentes com o andamento dos trabalhos exigiam novas medições, como a que foi decidida na sessão de 6 de setembro de 1823.⁴⁵⁴ As demarcações só seriam concluídas em dezembro de 1825.

Em 1826, pela provisão de 14 de outubro, o Imperador Pedro I reiterava a condição de logradouro público da Várzea, área que também destinava aos exercícios militares, uma vez que o país encontrava-se em conflito devido à Guerra da Cisplatina. Com essa provisão, o imperador frustrou uma tentativa da Câmara de parcelar e distribuir em terrenos foreiros a área da Várzea. Entretanto, outras tentativas de loteá-la seriam feitas ao longo do período, como se percebe na sessão de 16 de junho de 1830, quando os vereadores autorizaram a medição e numeração de todas as quadras da Várzea, conforme o Plano nº 2.⁴⁵⁵

Em relação à Várzea do Gravataí, as demandas eram menores, uma vez que era uma área de chácaras, entretanto em 15 de junho de 1830 os vereadores decidiram que se realizasse uma inspeção na mesma e se verificasse “*se possuída e ocupada por alguns moradores, com que títulos e por quem concedidos*”.⁴⁵⁶

⁴⁵² Livros de Atas da Câmara Municipal de Porto Alegre. 1.2.1. 1813-1819. AHMV.

⁴⁵³ Livros de Atas da Câmara Municipal de Porto Alegre. 1.2.1. 1819-1821. AHMV. P. 73.

⁴⁵⁴ Livros de Atas da Câmara Municipal de Porto Alegre. 1.1.1.7. 1818-1825. AHMV. P. 206 e 209.

⁴⁵⁵ Livros de Atas da Câmara Municipal de Porto Alegre. 1.1.1.9. 1829-1830. AHMV. P. 260.

⁴⁵⁶ Idem, p. 259.

Mas a Várzea do Portão voltaria a pauta de discussões da Câmara Municipal, quando em 20 de junho de 1833 o vereador Francisco Pinto de Souza apresentou proposição aos vereadores que foi aprovada e enviada ao Conselho Geral da Província. Pelo texto, o vereador sugeria a criação de um jardim botânico na Várzea, uma vez que *“havendo-se estabelecido Jardins Botânicos em quase todas capitais das Províncias do Império, (...) não só para instrução, como para recreio público, mas também outros fins, que são de reconhecida utilidade”*. Argumentava ainda que não havendo na cidade um jardim, acreditava que o campo da Várzea era o local adequado para tal empreendimento, pedindo que se reservasse a área próxima ao Portão e ao Hospital de Caridade, pois esta era uma área plana e abrigada dos ventos, além de perto da cidade. Entre outros argumentos relacionava que a cidade já era *“grande e populosa”* e faltavam diversões e entretenimento para a população. Para tanto, já havia um plano para a sua construção, com o planejamento de muros, cercas vivas e portões; um passeio arborizado e no centro os jardins, além do que as despesas com a execução e manutenção poderiam ser tiradas dos cofres públicos, contratando-se um administrador e jardineiros.⁴⁵⁷

Juntamente com esse projeto de jardim botânico e passeio público, os vereadores aproveitaram para incluir um plano de loteamento da Várzea, cuja planta e medição já estava elaborada.⁴⁵⁸ Receberiam uma correspondência, datada de 10 de julho, do Presidente da Província, Manoel Antonio Galvão, solicitando que a Câmara não concedesse *“terrenos devolutos da Várzea antes de se proceder a medição, e repartir as quadras, de forma que se obtenha a certeza do número de edifícios, de cada uma de per si, e todas juntas possam compreender.”* Para isso pedia que se esperasse a chegada do Major do Corpo de Engenheiros encarregado da medição e, pede que o Capitão pudesse ter acesso à planta da cidade e ao mapa locográfico da mesma Várzea que existia no arquivo da Câmara.⁴⁵⁹ Assim, a autoridade provincial estava de acordo com o loteamento da Várzea, rompendo com a Provisão de 1826.

Seria nesse momento, que a população se manifestaria contra a venda dos terrenos e o fim do uso público dessa área, conforme representação lida na sessão de 31 de julho de 1833, exigindo que

“a Câmara mande sustar a arrematação ou venda de terrenos, que lhe foram concedidos pelo ex Governador, que foi dessa Província, Paulo José da Silva

⁴⁵⁷ Livros de Atas da Câmara Municipal de Porto Alegre. 1.1.1.11. 1832-1835. AHMV. P. 93

⁴⁵⁸ Livros de Atas da Câmara Municipal de Porto Alegre. 1.1.1.11. 1832-1835. AHMV. P.105.

⁴⁵⁹ Livros de Correspondência Recebida da Câmara Municipal de Porto Alegre. 1833. 1.3.1.1/10.

Gama, por ter sido feita a respectiva concessão com a cláusula de deverem-se conservar os mesmos terrenos como logradouro público e estaleiro...”

Frente à manifestação contrária de moradores, os vereadores decidiram suspender os atos praticados para discussão.⁴⁶⁰

Não havia unanimidade quanto ao loteamento da Várzea, os desentendimentos entre a Câmara e o Presidente da Província eram constantes e seus posicionamentos modificavam-se conforme os ocupantes do cargo. Assim em 1834, mantendo o posicionamento de seu antecessor, o Presidente Fernandes Braga enviou à Câmara, em 3 de setembro de 1834, uma planta levantada pelo Engenheiro Domingues Monteiro, que dividia a Várzea em quadras e lotes para serem edificadas. Os vereadores, desta vez, responderam ao Presidente que a Várzea fora doada à Câmara, em 24/10/1807, e deveria permanecer como bem público.⁴⁶¹ Sobre essas questões Franco coloca em sua obra que essas desavenças entre autoridades municipais e provinciais em relação à Várzea, “*talvez haja contribuído para a sua integridade como logradouro público*”.⁴⁶²

Após o término da Revolução Farroupilha, as discussões em torno da Várzea voltaram à pauta da Câmara, pois muitos proprietários, aproveitando o período revolucionário, alongaram suas cercas, passando a ocupar os terrenos públicos. Aqueles que queriam o loteamento da Várzea tinham no Desembargador Manoel Antônio Galvão um poderoso aliado e, este ao suceder o Barão de Caxias na Presidência da Província, comunicara à Câmara que aprovara a planta da Várzea, realizada pelo engenheiro Botelho, que iria demarcar os terrenos destinados a ruas e edifícios. Na sessão de 13 de janeiro de 1848, a questão da Várzea voltou à discussão, com a aprovação de proposta de um dos vereadores para que fosse definitivamente regulamentada a posse das duas Várzeas pela Câmara.⁴⁶³ Face aos diferentes posicionamentos, a Câmara requereu pareceres a três bacharéis em Direito, que foram favoráveis no sentido de que nem a autoridade provincial ou municipal poderia modificar o caráter público da área, conforme o título de doação de 1807, ratificado em 1826, pela Provisão do Imperador. Assim em 12 de abril de 1848, os vereadores decidiram que retomariam o antigo alinhamento da Várzea, “*embargando judicialmente qualquer obra, que se esteja fazendo na mesma Várzea, ou que se pretenda fazer de cercas, tapumes, e edifícios fora do antigo alinhamento*”, ou seja, aquele estabelecido em 1826 e que destinava a área para uso público. A Câmara solicitou ao Engenheiro que refizesse o mapa do antigo

⁴⁶⁰ Idem, p. 120.

⁴⁶¹ Idem, p. 249.

⁴⁶² FRANCO, Sérgio da Costa. Guia Histórico de Porto Alegre. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 1988. 1ª ed. P. 163.

⁴⁶³ Livros de Atas da Câmara Municipal de Porto Alegre. 1.1.1.14. 1846-1850. AHMV. P. 39.

alinhamento, que lhes foi entregue no dia 27 de abril e no dia 8 de maio, os vereadores decidiram enviar ofício à Presidência pedindo o reconhecimento da ocupação definitiva da Várzea pela Instituição.⁴⁶⁴ Em resposta, em ofício de 11 de maio do mesmo ano, o Presidente da Província, Francisco José de Souza Soares de Andréa foi enfático em comunicar à Câmara que

*“tendo sido reservada a Várzea junto a essa cidade , não só para logradouro público, porém muito determinadamente para exercícios militares, como está claro na Provisão de 14 de outubro de 1826; não podia Câmara alguma chamar-se ao domínio da dita várzea, de que é simples depositária; está por conseguinte no dever da Câmara atual sustentar a integridade daquele terreno, sem ter em conta os procedimentos ilegais das Câmaras transactas e assim positivamente lhes ordeno.”*⁴⁶⁵

A questão em torno do uso da Várzea iria estender-se por toda a segunda metade do século XIX, com posições contrárias e favoráveis ao seu loteamento. Sua integridade inicial não pode ser mantida, pois áreas do lado norte e sul acabaram por ser destinadas a construções de edifícios, como a Escola Militar (1872), a Escola de Engenharia (1901), o Ginásio Julio de Castilhos e demais prédios do atual Campus Central da UFRGS, além de serem repartidos e colocados à venda os quarteirões subjacentes à Escola Militar (1897/1913) pelo intendente municipal José Montauray. Vários projetos com o objetivo de desmembrá-la ou para construções no local conseguiram ser abortados pela Câmara durante o período, até que o projeto atual foi implantado em 1935, com os festejos do Centenário da Revolução Farroupilha.

Ao analisar-se a documentação da Câmara no período 1800-1850, conclui-se que entre as atribuições desta estavam as questões relativas ao ordenamento urbano, entretanto sua atuação raramente era realizada com um severo caráter de planejamento. Na maioria das vezes, atuava somente quando solicitada a intervir ou para corrigir discrepâncias inerentes ao crescimento desordenado da cidade, pois até mesmo a abertura de ruas eram solicitações dos moradores que já estavam estabelecidos no local ou mesmo necessidades provenientes das atividades econômicas. Poucas vezes realizou um planejamento efetivo da cidade e, mesmo as plantas da cidade, levantadas pelos engenheiros, tinham como finalidade apenas disciplinar o ordenamento urbano, sem ter uma visão de longo prazo. Entretanto, não se pode deixar de acrescentar, que apesar de inconstante, sem essa atuação a cidade tornar-se-

⁴⁶⁴ Idem, p. 47 e 49.

⁴⁶⁵ Livros de Correspondência Recebida da Câmara Municipal de Porto Alegre. 1848/1849. 1.3.1.1/20.

ia caótica e uma das virtudes dos vereadores foi a tentativa de regular a vida da cidade e de seus cidadãos e o principal meio para esse fim era através das posturas municipais.

3.1.3.5. As Posturas Municipais

As posturas municipais faziam parte do ordenamento jurídico português ao qual estavam submetidas às colônias. Como já foi visto apenas as vilas e as cidades possuíam autonomia administrativa e essa era exercida através da constituição de uma Câmara, formado pelos *homens bons* do lugar. Entre as suas atribuições estava a elaboração das posturas, também chamadas em determinado momento de posturas policiais. Pela definição de Houaiss, “*as posturas são determinações escritas em que o poder municipal obriga os cidadãos a cumprirem certos deveres*”.⁴⁶⁶ Assim as posturas tinham como finalidade disciplinar e regular a vida social, econômica, religiosa, jurídica, além de tratar da ordenação urbana.

A Câmara de São Pedro do Rio Grande, a primeira da capitania, instalada na vila de Rio Grande, em 1751, e, como tal, deveria possuir o seu livro de posturas. Entretanto, em 1763, com a invasão espanhola seus habitantes acabaram fugindo da vila em direção ao centro da capitania, incluindo os vereadores. Como já se viu, os vereadores somente tornaram a reunir-se em sessões da Câmara em 1766, no arraial de Viamão, para mais tarde, em 1773, sob pressão do governador Marcelino de Figueiredo, transferirem-se para a freguesia de Porto Alegre. Na ocasião da fuga dos edis de Rio Grande, perdeu-se a documentação da Câmara, seus livros e registros, incluindo as posturas, como está registrado nas Atas da Câmara, na sessão de 18 de junho de 1766.⁴⁶⁷ Sem documentação escrita, pode-se concluir, que a regulamentação da vida na cidade funcionava muito mais como respeito a certos costumes já arraigados e, apenas pequenos regulamentos eram elaborados pela Câmara face a um problema específico, como por exemplo a elaboração de normas para transporte do trigo para fora do continente, que uma das preocupações dos vereadores em 1784.⁴⁶⁸

Conforme, correspondência do Governador Paulo da Gama ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Visconde de Anadia, em 4 de dezembro de 1803, esse considerava a necessidade de criação de novas vilas na Capitania, uma vez que a distância

⁴⁶⁶ Dicionário Houaiss da Língua Portuguesa (cd-rom)

⁴⁶⁷ Livros de Atas da Câmara Municipal de Porto Alegre. 1.2.1. 1766-1784. AHMV.

⁴⁶⁸ Livros de Atas da Câmara Municipal de Porto Alegre. 1.2.1. 1784-1794. AHMV. P. 5.

entre os núcleos populacionais dificultava a administração da justiça, uma das principais atribuições da Câmara neste período. Justificava Paulo da Gama o seu pleito:

“Em tanta distância, em uma povoação já considerável, impossível é que uma só Câmara, com um único juiz ordinário, acudam com prontidão, zelo e cuidado, e distribuir com justiça e conforme a legítima ordem de julgar a cada um o que é seu. Pela maior parte acontece (quanto ao foro civil), que os poderosos levem a melhor o seu partido; porque os miseráveis, tímidos de longuíssimas viagens e de enormes despesas conseqüentes, abandonam e desprezam os seus interesses.”⁴⁶⁹

Acreditava que com a criação de novas vilas haveria mais possibilidades de desenvolvimento da economia, além de proporcionar melhorias no sistema de defesa dessa área de fronteira, ao facilitar o recrutamento e o deslocamento de tropas sempre que houvesse necessidade de requisitá-las. Alegando o crescimento da economia e da população do Continente, Gama escreveria ao Visconde de Anadia em 25 de agosto de 1804, solicitando o preenchimento do cargo de juiz de fora, justificando:

“...na mesma ocasião remeti o mapa da população e demonstração do comércio desta capitania pela exportação e importação do ano de 1802, julgando eu com todo o respeito que a vila do Rio Grande de S. Pedro, pela sua grande população e muito comércio, em que sempre há contestações, seria muito conveniente um juiz letrado, não só porque o distrito tem em si pela sua população e número de casas rendimento suficiente para a subsistência deste ministro, como porque a decisão das causas que podem aí ventilar-se exige conhecimentos diversos dos de um homem leigo, como geralmente sucede ser o juiz ordinário.”⁴⁷⁰

Ainda para Piccolo⁴⁷¹, a descentralização administrativa fazia parte do projeto bragantino para Portugal e o Brasil após a sua transferência para o Rio de Janeiro, em 1808, pois para a Coroa o fortalecimento de lideranças evitaria qualquer tentativa de união das províncias contra o regime.

Os quatro primeiros municípios da capitania e suas respectivas vilas foram criados pela provisão real de 27 de abril de 1809. Instalada a vila em Porto Alegre, cuidou-se de levantar o pelourinho, como já foi visto, e em 14 de dezembro de 1810, a Câmara tratou de pagar as despesas com a instalação da vila, despesas essas que se destinavam ao pagamento da obra do mesmo, mais tarde pagariam a confecção do estandarte do Senado da Vila com a imagem do oráculo da Matriz: Nossa Senhora da Madre de Deus. A Câmara manteve-se com a mesma formação, agora com a função de formular novas posturas. Ao analisar-se as sessões nas atas desse período não se encontra referências

⁴⁶⁹ Códice A1.01. Fundo Documentação dos Governantes. AHRS. P. 25.

⁴⁷⁰ Códice A1.01. Fundo Documentação dos Governantes. AHRS. P. 48 v.

⁴⁷¹ PICCOLO, Helga I.L. Da descolonização à consolidação da República: a questão do separatismo versus federação no Rio Grande do Sul. In: Indicadores Econômicos. Porto Alegre: FEE, 1993. V.21 n° 3. p.148-156.

a esse fato, apenas em 15 de fevereiro de 1811, aparecia o envio de correspondência ao Príncipe Regente, “*suplicando*” a confirmação das novas posturas da criação da vila.⁴⁷² E, em 30 de agosto do mesmo ano, enviaram novo ofício à Mesa do Desembargo do Paço tratando das Posturas da Vila⁴⁷³. Conforme Rhoden⁴⁷⁴, as primeiras posturas da vila de Porto Alegre não haviam sido citadas pelos historiadores que se dedicaram à História de Porto Alegre, sendo que a maioria considerou as posturas de 1831, como o primeiro código da cidade.⁴⁷⁵

As posturas de Porto Alegre foram enviadas para aprovação na mesma época em que as posturas das demais vilas também o foram. Existe bastante semelhança entre os quatro códigos de posturas. Rhoden argumenta que isto se deveu ao fato do Corregedor da Comarca Antônio Monteiro da Rocha encontrar-se presente nas respectivas Câmaras durante o processo de elaboração das mesmas, idéia com a qual concorda-se uma vez que o nome do Corregedor constar no preâmbulo das mesmas e, citando o caso de Porto Alegre:

*“...na Casa da Câmara desta Vila onde foi vindo o Doutor Corregedor desta Comarca Antonio Monteiro da Rocha com a corporação da Câmara desta vila, com a nobreza e povo da mesma para efeito de procederem as posturas...”*⁴⁷⁶

Figura 15.

⁴⁷² Livros de Atas da Câmara Municipal de Porto Alegre. 1.2.1. 1804-1812. AHMV. P. 176.

⁴⁷³ Idem, p. 195.

⁴⁷⁴ RHODEN, Luiz Fernando. *As primeiras posturas de Porto Alegre*. In: *Revista Pindorama*. Porto Alegre: LEPAC, 2007. n° 2. Disponível: <http://www.ufrgs.br/artecolonial/pindorama> Acessado em 02 de dezembro de 2007.

⁴⁷⁵ Essas posturas elaboradas em 1810 e enviadas para a aprovação da Mesa do Desembargo do Paço foram encontradas pelo pesquisador no Arquivo Nacional e por nós consultadas, assim como a documentação referente a elas, como os ofícios remetendo-as e os ofícios de questionamentos, além de um ofício reclamando a sua perda. Fazem parte do Fundo Desembargo do Paço, Caixa 187, doc. 10.

⁴⁷⁶ ANRJ, Mesa do Desembargo do Paço, cx. 187, doc. 10.

imediatamente adotadas pelas Câmaras, uma vez que as próprias Ordenações assim a facultavam, dando autonomia ao poder municipal, conforme postura aprovada:

“Acordarão que desde logo se dem à execução as posturas, tanto anteriores, que se achão em vigor, como as feitas no dia de hoje, em observância da Ordenação do Reino Livro Primeiro, Título Sessenta e Seis, Parágrafo vinte e oito, sem exceção das que estabellecem subsídios, ou impostos, em cumprimento do officio do Ilustríssimo e Excelentíssimo Governador, e Capitão General desta Província de oito de septembro próximo passado, expedido ao Doutor Ouvidor Geral, Corregedor, e Provedor da Comarca Joaquim Bernardino de Senna Ribeiro da Costa, e que pelo mesmo Ministro foi apresentado, e lido neste auto, e se acha registado nesta Camará, e que se publiquem todas as referidas posturas por editaes para que cheguem à noticia de todos, e não possam allegar ignorância.”⁴⁷⁷

As posturas de 1810 regulavam a vida da cidade em seus aspectos sociais, econômicos, entretanto poucas delas referiam-se às questões decorrentes do ordenamento urbano, já que essa não era uma preocupação efetiva da metrópole portuguesa expressa vagamente nas Ordenações Filipinas. Na primeira postura, tratou-se de definir os limites urbanos da Vila:

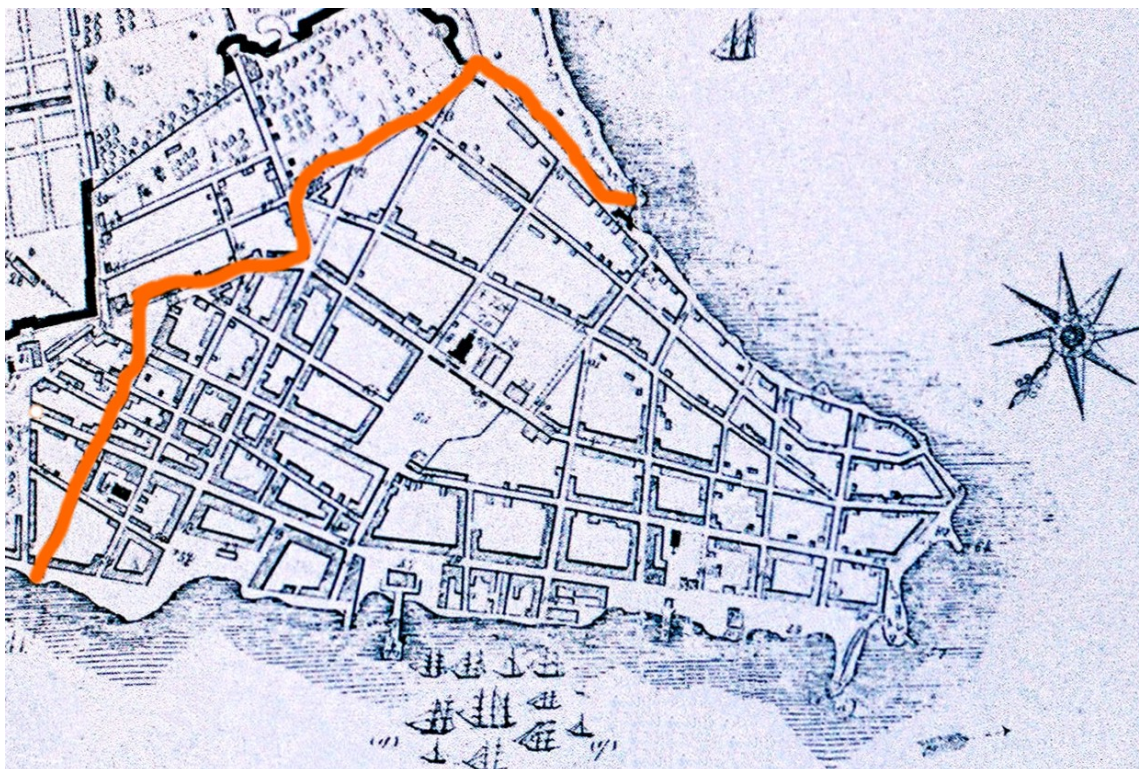
*“Acordam que os limites desta vila em que deve compreenderem-se os prédios chamados urbanos sejam pelo antigo valo por onde foi cercada esta povoação desde o Riacho até o Portão até o Caminho Novo onde tem uma ponte de pedra”.*⁴⁷⁸

Neste trecho vigorou o senso comum, pois ao definir os limites como o antigo valo, ou seja, as “fortificações” que Marcelino de Figueiredo havia mandado construir para a defesa da cidade, que não passavam de uma taipa, os vereadores julgavam que era do conhecimento os moradores e daqueles que ali ainda iriam instalar-se a sua localização.

⁴⁷⁷ ANRJ, Mesa do Desembargo do Paço, cx. 187, doc. 10.

⁴⁷⁸ Idem.

Figura 16.



Limites prováveis da vila de Porto Alegre, assinalados na cor laranja. Mapa de Porto Alegre de 1837.

Na postura segunda, os vereadores tratam das finanças da vila, considerando-as “*diminutas*”, provenientes somente do “*donativo do açougue*”, e considerando que existiam terrenos devolutos e sem donos, tanto na vila, como nos subúrbios, requerem ao Governador a concessão dos terrenos nos quais eram possíveis construir-se. Com isto poderiam colocar os terrenos a arrematação em hasta pública para “*aforamentos havidos, ou em perpetuum*” e a renda viria em benefício da Câmara.⁴⁷⁹ Essa prática tornou-se comum, com a Câmara aforando terrenos ao longo dos anos e, em especial, após a doação dos terrenos da Marinha para tal fim.

Na postura nº4, os vereadores justificaram a criação do imposto sobre a aguardente pela diminuta receita da Câmara, mesmo depois da arrematação e venda dos terrenos. Consideravam que as despesas da mesma eram muito altas, uma vez que “*é obrigada a despender com a educação dos expostos, com as calçadas da vila e pontes, que ainda precisa construir uma cadeia, que não tem...*”⁴⁸⁰ Nesta postura, já aparecia uma das preocupações do poder público a manutenção das calçadas e pontes da vila, para que as mercadorias e a população pudessem circular.

⁴⁷⁹ ANRJ, Mesa do Desembargo do Paço, cx. 187, doc. 10.

⁴⁸⁰ Idem.

As posturas seguintes tratavam de regular a vida social, como não consentir que escravos ficassem parados nas tavernas ou que morassem sem seus donos, proibiam o galope nas ruas, os vasos nas janelas e sacadas, o carro sem condutor pelas ruas, os cães daninhos soltos.

As questões de ordenamento urbano foram regulamentadas pelos vereadores na postura nº 12 e possuía o seguinte texto:

“Acordaram que não se faça edificio algum na vila, nem se deite materiais nas ruas públicas sem licença da Câmara a qual mandará o arruador alinhar o terreno, não havendo nisto demora da parte da mesma Câmara. O dono da obra será obrigado, depois de cheios os alicerces, quando queira assentar as soleiras a chamar o Arruador para examinar na presença do Almotácel se a obra vai conforme o alinhamento dado, incorrendo quem contravier a esta postura na pena de quatro mil réis para o conselho, e de se lhe demolir a obra contra o alinhamento.”

Vê-se uma preocupação na manutenção de uma uniformidade da vila, para que as ruas tivessem uma lógica e que fossem suficientemente retas, perdendo a espontaneidade inicial do povoamento. Para isso, já em 22 de julho de 1806 a Câmara havia expedido a provisão do cargo de Arruador do Conselho, que se completaria com as provisões de seus dois ajudantes: piloto de medições e ajudante de corda, cujos cargos só seriam preenchidos em 1809.⁴⁸¹

A seguir, trataram os vereadores da circulação fora dos limites urbanos e, estava também baseada nos usos e costumes, tanto que neste código nem houve referência à mesma situação dentro da vila, uma vez que já estava consolidada por posturas anteriores. Referia-se, assim a postura 13, à manutenção das testadas das propriedades:

“Acordaram, que todos os moradores de qualquer qualidade, que tiverem sítios, lavouras de terras fora da vila tragam suas testadas e caminhos limpos, que se possam transitar pelos viadantes de dia e de noite, incorrendo os que contravierem pela primeira vez na pena de dois mil réis, além de se lhe mandar fazer a limpeza da sua testada, e pela segunda vez quatro mil réis, e pela terceira e mais vezes, seis mil réis, para as despesas do Conselho.”⁴⁸²

Desta maneira os proprietários mesmo de imóveis rurais ficam responsáveis pela trafegabilidade das estradas as quais fazem divisas. Assim também, a postura seguinte tratava da limpeza da cidade:

Acordaram mais, que nenhuma pessoa deitaria animais mortos na rua, nem lance ciscos, imundícies e águas sujas nas mesmas ruas, incorrendo o que contravier em mil réis para as despesas do Conselho”⁴⁸³

⁴⁸¹ Livros de Atas da Câmara Municipal de Porto Alegre. 1.2.1. 1804-1812. AHMV. P. 30 e 130.

⁴⁸² ANRJ, Mesa do Desembargo do Paço, cx. 187, doc. 10.

⁴⁸³ ANRJ, Mesa do Desembargo do Paço, cx. 187, doc. 10.

Apesar de já constar nesse código, o problema do lixo nas ruas nunca deixou de preocupar aos edis, pois os locais de despejo de lixo eram constantemente desrespeitados pela população.

As posturas seguintes referiam-se a assuntos do cotidiano, como a proibição de manter os animais soltos nas ruas, estabelecendo currais, responsabilizando os donos dos animais que prejudicassem lavouras de outros, a proibição de esvaziar o lastro de areia ou pedras das embarcações nos rios.

A postura 18^o regulamentava a questão do calçamento na vila:

“Acordaram mais, que como esta Câmara está obrigada ao conserto das calçadas, cuja ruína é causada unicamente pelos carros, que entram nesta vila, serão os mesmos carros numerados nas cabeceiras dos eixos, e cujo número, com o nome do dono será lançado em um livro do Escrivão da Câmara, a qual porá editais com toda a brevidade para que todos aqueles que tiverem carros, que entrem com gêneros de qualquer natureza a vender dentro desta vila o manifestem ao Escrivão da Câmara para este se lhe dar o número que devem por na forma sobredita no prazo de quarenta dias da publicação do edital, para que todos os anos cada um dos sobreditos paguem duas carradas de pedra ou o seu equivalente preço, o qual quiserem...”

Com a edição desta postura, a Câmara pretendia manter o calçamento das ruas da vila, cobrando dos carroceiros o pagamento de duas carroças de pedra ou o equivalente em numerário. Entretanto, a deterioração do calçamento não era apenas consequência do tráfego de veículos, mas também era causado por outros fatores, como as águas das chuvas e a declividade do terreno. Nessas posturas não estavam definidas o tamanho das calçadas que os proprietários deveriam fazer à frente das suas propriedades, mas segundo edital publicado ainda em 1794, essas deveriam ter 20 palmos de largura.⁴⁸⁴

As posturas seguintes relacionavam-se com o abastecimento de gêneros, o peso do pão, a aferição das balanças, venda de produtos fora dos padrões para consumos, adulteração de mercadorias. Chama a atenção a postura 21, que estava inserida dentro do contexto das Ordenações Filipinas, na qual proibia a venda de gêneros alimentícios por atravessadores, e determinava que aqueles que os trouxessem para a vila, deveriam vendê-los na Praça do Paraíso ou na Praça do Trapiche, caso estivessem embarcados. Assim também, a postura 27, proibia que os vendedores ambulantes mantivessem-se parados, a não ser nos locais determinados: Praça do Trapiche e Praça do Pelourinho. Estabeleceram, na postura 28, a construção e arrematação de uma banca do peixe, que desde o século anterior já se tentara implantar na vila.

⁴⁸⁴ Livros de Atas da Câmara Municipal de Porto Alegre. 1.2.1. 1784-1794. AHMV. P. 23.

Com a proclamação da Independência e a outorga da Constituição de 1824, estabeleceu-se uma nova ordem jurídica e atuação das Câmaras foi regulamentada através da Lei de 1º de outubro de 1828. Entretanto, pela Lei de 20 de novembro de 1823, tanto o Presidente, quanto o Conselho da Província, formado por seis membros eleitos, tinham entre suas atribuições, conforme o artigo 24º § 5º, “*propor obras novas, e consertos das antigas, e arbítrios para isto, cuidando particularmente da abertura de melhores estradas e conservação das existentes*”.⁴⁸⁵ Pela constituição, o Conselho Geral teve seu número aumentado para 21 membros e uma de suas funções era ser o intermediário entre o cidadão e o poder executivo. Assim, as representações dos cidadãos, mesmo referentes às questões municipais passavam por este Conselho.

A Lei de 1828 subtraía poderes das Câmaras Municipais, assim foi retirada da alçada do município a prerrogativa de ministrar a justiça em primeira instância, bem como as deliberações tomadas pelos vereadores passaram a ser submetidas aos Conselhos Gerais da Província, que, entretanto, não tinham poder legislativo, apenas consultivo. As atribuições das novas Câmaras estavam designadas no título III, referente às Posturas Policiais. O Artigo 66 conferia essas atribuições:

“Terão a seu cargo tudo quanto diz respeito à polícia, e economia das povoações, e seus termos, pelo que tomarão deliberações, e provarão por suas posturas sobre os objetos seguintes:

*§ 1º - Alinhamento, limpeza, iluminação e despachamento das ruas, cais, e praças, conservação e reparos de muralhas feitas para segurança dos edifícios, e prisões públicas, calçadas, pontes, fontes, aquedutos, chafarizes, poços, tanques e quaisquer outras contribuições em benefício comum dos habitantes, ou para decoro, e ornamento das povoações.”*⁴⁸⁶

Observa-se nesse parágrafo uma preocupação do poder central em confirmar às Câmaras suas funções de manter o ordenamento urbano das cidades, vilas e povoações sobre sua jurisdição, inclusive, atuando para suprir as necessidades da população no referente ao abastecimento de água, à iluminação e ao asseio dos núcleos urbanos.

No parágrafo 2º, havia uma preocupação mais explícita com a limpeza e a salubridade das cidades, voltando a tratar da lei anterior sobre a remoção dos cemitérios dos templos, além de assuntos relacionados com a salubridade da atmosfera, assim as Câmaras poderiam legislar:

⁴⁸⁵ Coleção de Leis do Império do Brasil – 1828. Rio de Janeiro: Typografia Nacional, 1878. p 54.

⁴⁸⁶ Idem, p. 83

“§2° Sobre o estabelecimento de cemitérios fora do recinto dos templos, conferindo a esse fim com a principal autoridade eclesiástica do lugar; sobre o esgotamento de pântanos e qualquer estagnação de águas infectas; sobre a economia e asseio dos currais, e matadouros públicos, sobre a colocação de curtumes, sobre os depósitos de imundícies, e quanto possa alterar, e corromper a salubridade da atmosfera”⁴⁸⁷.

Nos parágrafos 3° e 6°, a lei concedeu às Câmaras o direito de regular a trafegabilidade dentro dos limites urbanos e fora deles, tomando providências para desimpedir ruas e estradas, além de decidir sobre a construção e a conservação das mesmas, conforme o texto:

“§ 3.° Sobre edifícios ruinosos, escavações, e precipícios nas vizinhanças das povoações, mandando-lhes pôr divisas para advertir os que transitam; suspensão e lançamento de corpos, que possam prejudicar, ou enxovalhar aos viandantes; cautela contra o perigo proveniente da divagação dos loucos, embriagados, de animaes ferozes, ou danados, e daqueles, que, correndo, podem incomodar os habitantes, providências para acautelar, e atalhar os incêndios.

...

§ 6.° Sobre construção, reparo, e conservação das estradas, caminhos, plantações de árvores para preservação de seus limites á commodidade dos viajantes, e das que forem úteis para a sustentação dos homens, e dos animais...”⁴⁸⁸

Essas atribuições tornaram-se mais claras no artigo 71, em especial nos itens que se referiam à questão urbana:

“Art. 71. As Câmaras deliberarão em geral sobre os meios de promover e manter a tranquillidade, segurança, saúde e commodidade dos habitantes; o asseio, segurança, elegância e regularidade externa dos edifícios e ruas das povoações, e sobre estes objetos formarão as suas posturas, que serão publicadas por editais, antes, e depois de confirmadas.”⁴⁸⁹

Nesse artigo, chamava à atenção a questão da regularidade e elegância dos prédios, como uma das atribuições da Câmara. Em Porto Alegre, não havia qualquer tipo de norma quanto às construções, apenas em 1850, começou-se a discutir este assunto.

Em 1829, os vereadores iniciaram as discussões para a elaboração de novo código de posturas da cidade, que estivesse de acordo com a nova lei das Câmaras Municipais, sendo concluído em 4 de dezembro do mesmo ano. Submetido ao Conselho Geral da Província, foi aprovado em 10 de fevereiro de 1831, contando com 50 artigos, dos quais dois foram reprovados e outro foi adicionado. Entretanto, mesmo antes da sua aprovação, o

⁴⁸⁷ Coleção de Leis do Império do Brasil – 1828. Rio de Janeiro: Typografia Nacional, 1878. P. 83.

⁴⁸⁸ Idem, p. 83.

⁴⁸⁹ Idem, p. 84.

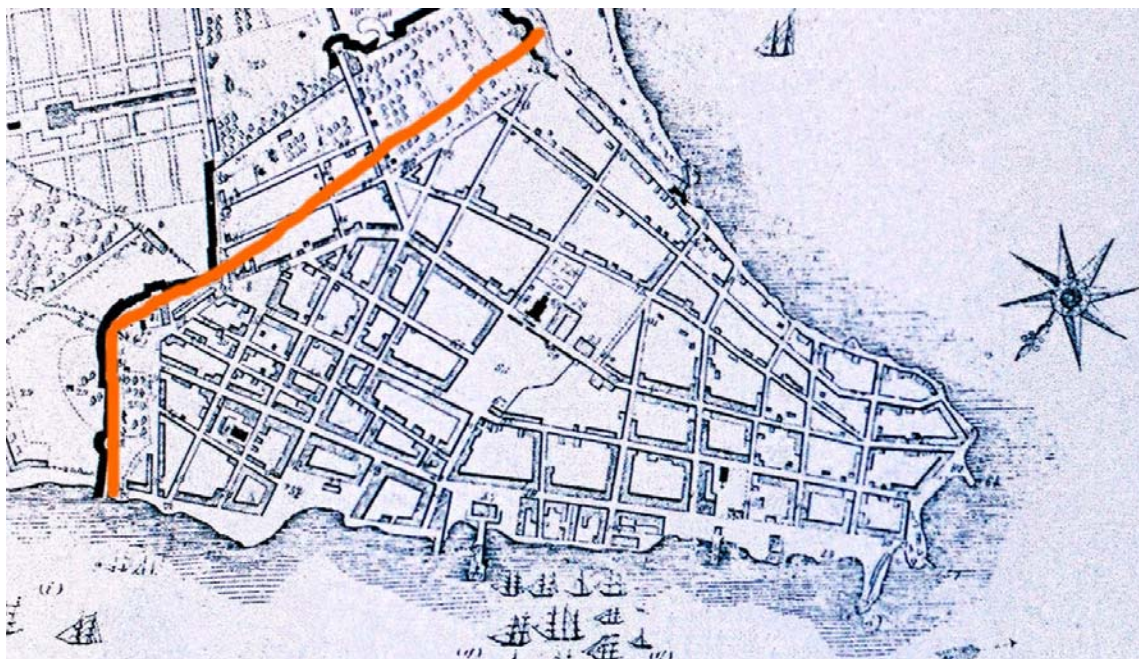
código já estava em vigor, conforme o Decreto de 24 de setembro de 1830, que tratava das posturas das Câmaras Municipais. Pelo artigo 1º

“As posturas das Câmaras Municipais terão vigor por mais um ano, se antes disso não forem confirmadas ou alteradas pela autoridade competente, podendo ser corrigidas no que a experiência tiver aconselhado, como vantajoso ao município.”⁴⁹⁰

Pelo novo código, estabeleceu-se no artigo 1º os limites da cidade, que compreendendo a:

“rua transversa que vai do Caminho Novo aos primeiros moinhos de vento, que são hoje pertencentes a Antonio Martins Barbosa, até o meio da largura da estrada geral imediata, e desta em linha reta até a embocadura da Rua da Olaria pela frente da chácara do Sargento-mor João Luiz Teixeira e da mesma embocadura em linha reta até o riacho, seguindo por ele até a sua desembocadura.”⁴⁹¹

Figura 17



Limites prováveis da cidade de Porto Alegre, assinalados na cor laranja. Planta de 1837.

Se comparados com os limites do código anterior não havia grandes diferenças, apenas aqui havia uma maior especificação dos contornos, não se referindo apenas ao “antigo valo”, mas nomeando as propriedades que seriam limítrofes. E, ainda complementaram o assunto, com o artigo dois, no qual “são reputados urbanos todos os edifícios e terrenos compreendidos dentro destes limites.” Com isto estabeleceram uma hierarquia entre os proprietários dos terrenos, cada um com suas referidas atribuições.

⁴⁹⁰ Livro de registro dos decretos da Câmara Municipal. AHMV.

⁴⁹¹ Livro de registro das Posturas Municipais. AHMV. 1.8.1.

As posturas seguintes referiam-se ao ordenamento urbano e às construções de prédios, estabelecendo multas e penas para as contravenções das mesmas. Assim, a postura n° 3 estabelecia que

*“ninguém fará construir na cidade qualquer edifício em terreno vazio, isto é, em que nunca se tenha edificado, sem prévia licença da Câmara; e quem contravier pagará dez mil réis, e lhe ficará embargada a obra até requerer e obter a dita licença. E, continuando-a ao depois do embargo, e da condenação da primeira multa, incorrerá o proprietário, e o mestre dela cada uma de sessenta mil réis; e lhe será demolida por ordem do juiz executor das posturas que poderá também proceder por desobediência.”*⁴⁹²

Como se observa, a Câmara tinha inclusive o poder de mandar demolir a construção caso não houvesse a autorização para a mesma. E a postura foi complementada pela seguinte, que tratava do alinhamento dos prédios:

*“nenhuma pessoa poderá construir ou reparar algum edifício dentro dos limites da cidade senão conformando-se ao alinhamento, e a altura das soleiras que se achar estabelecido; e não estando chamará o arruador para o regular, o qual prontamente o cumprirá, e lhe dará disto atestação especificada. Quem praticar o contrário incorrerá na multa de dez mil réis e lhe ficará a obra embargada até a reduzir os dito alinhamento e altura, continuando-as depois do embargo, e da condenação da 1ª multa, incorrerá o proprietário e o mestre dela cada um na de sessenta mil réis, e lhe será demolida por ordem do juiz executor das Posturas, que poderá proceder também por desobediência.”*⁴⁹³

Novamente aparecia a figura do arruador como responsável pela manutenção do ordenamento urbano, fazendo cumprir o plano da cidade e punindo os que não o cumprissem. E, essa função do arruador não se restringia aos limites urbanos da cidade, mas o arruador também era responsável pelas povoações do termo, conforme especificava a postura n° 5:

*“Nas povoações do Termo da cidade se não poderão edificar casa alguma se preceda a medição, demarcação, alinhamento, e altura das soleiras, que designar o arruador respectivo com assistência do fiscal para melhor ordem e aformoseamento das mesmas povoações. Quem contravier será multado em dez mil réis e lhe ficará a obra embargada até cumprir o determinado pela postura, no caso de insistência incorrerá o proprietário, e o mestre da mesma obra cada um na multa de trinta mil réis e em quinze dias de prisão.”*⁴⁹⁴

De acordo com as atas da Câmara, observa-se que eram designados arruadores para cada uma das povoações que faziam parte do termo da cidade. Ainda sobre o cargo de arruador, a

⁴⁹² Livro de registro das Posturas Municipais. AHMV. 1.8.1.

⁴⁹³ Livro de registro das Posturas Municipais. AHMV. 1.8.1.

⁴⁹⁴ Livro de registro das Posturas Municipais. AHMV. 1.8.1.

postura n° 9 estabelecia suas atribuições e seus deveres para com os cidadãos e a Câmara Municipal:

“O arruador da cidade, ou quem suas vezes fizer é obrigado a medir, demarcar, alinhar e dar altura das soleiras, quando para isso for chamado, dentro de quarenta e oito horas contadas da em que as partes se apresentarem os competentes despachos da Câmara; e em remuneração do seu trabalho receberá do proprietário do terreno, ou de seu procurador, de medir, demarcar e dar o alinhamento dois mil réis, finalmente por alinhar cada uma das calçadas mil e seiscentos réis. E quando contravier na falta de pronta execução, sem justo impedimento ou por levar demais do estipulado, ou cometer erro em seu ofício, incorrerá na pena de oito mil réis pela primeira vez, e pela segunda, e mais vezes no duplo até ser despedido do emprego.”⁴⁹⁵

Ainda, o código voltava a tratar das questões relativas ao arruamento e alinhamento da cidade na postura n° 43, a qual proibia *“dentro da cidade todos os degraus fora do alinhamento e frente das casas; e os que existirem serão demolidos dentro do prazo de dois anos contados da publicação desta postura”*.⁴⁹⁶ Por esta postura, a Câmara pretendia reorganizar a cidade dentro do plano aprovado em 1825 e, para isto estava disposta a demolir obras já realizadas que estivessem fora dos parâmetros estabelecidos.

A salubridade da cidade foi tratada pelos vereadores em outra postura, a de n° 6, ao obrigar:

“os proprietários ou pessoas a cujo cargo estiverem os terrenos vazios no centro da cidade, e se compreenderem no quadrado, que fica entre as ruas Formosa, de Bragança, do Arroio, ou dos Nabos até o rio, ficam obrigados a tapá-los com paredes de pedra, ou tijolos, em todos os lados que frentarem as ruas ou becos, dentro de três anos contados inclusive da publicação desta postura. E os de seguimento da Rua Formosa até a Praia do Arsenal, e dali circulando até encontrar com a Rua do Arroio e todas as ruas que se compreenderem neste âmbito; assim como da dita Rua Formosa seguindo até o Hospital, Beco do Couto e Caminho Novo até encontrar-se com a Rua de Bragança no canto da Praça do Paraíso, e todas as ruas compreendidas nesta circunferência com paredes ou cercas fortes, que vedem fazerem-se ali quaisquer despejos e acumulações de imundícies, conservando-os sempre assim tapados enquanto neles não se edificarem e, isto no prazo de dois anos...”

Com isto procuraram diminuir os focos de lixo, que ajudavam na proliferação de insetos e animais daninhos, propagando as tão temidas pestes. Assim também a postura n° 8 procurava

⁴⁹⁵ Livro de registro das Posturas Municipais. AHMV. 1.8.1.

⁴⁹⁶ Idem

disciplinar as questões relativas ao asseio da cidade, sob pena de multa, uma vez que não havia funcionários da Câmara responsáveis por esse serviço:

“Todos os habitantes da cidade, assim proprietários de casa como inquilinos ou pessoas a cujo cargo estiverem as mesmas, e os terrenos, que se acharem vazios, farão limpar as respectivas testadas dentro do prazo de quarenta e cinco dias, depois da publicação desta postura, e daí em diante se conservarão sempre limpas...”⁴⁹⁷

A postura n° 41 proibia os *“despejos dos canos de esgoto das casas de águas fétidas e imundícies, que saiam às ruas ou becos”*, que era um dos problemas da cidade, uma vez que não havia um sistema de esgoto e, como era costume no Brasil colonial, as águas servidas muitas vezes acabavam nas ruas.

Todas estas posturas tratando da limpeza, asseio, salubridade da cidade foram melhor especificadas e detalhadas neste segundo código, mostrando que esta era uma preocupação tanto dos moradores, como das autoridades.

A construção das calçadas foi outra questão disciplinada pelos vereadores na postura n° 7, a qual designava os proprietários a executá-las em frente às suas propriedades. Neste capítulo, os vereadores foram mais específicos detalhando até onde cada um deveria executar o serviço, dando prazos diferentes para cada área da cidade e estipulando multas para aqueles que não cumprirem a postura, o que pode ser constatado através do texto da postura:

“Todos os proprietários de casa e terrenos da Cidade ficam obrigados a fazer por uma vez somente as calçadas de suas testadas até o meio da rua, com que confinarem acompanhadas de alicerces que as segurem, em todo o quadrado, que fica entre as ruas Formosa, de Bragança, do Arroio ou dos Nabos até o rio, e mais ruas ou becos, compreendidas neste quadro dentro de dois anos; e do seguimento da rua Formosa até a Praia do Arsenal e dali circulando até encontrar a Rua do Arroio e todas as mais ruas e becos, que se compreenderem neste âmbito, assim como da Rua Formosa seguindo pela do Hospital, Beco do Couto e Caminho Novo até encontrar a rua de Bragança no canto da Praça do Paraíso, e todas as ruas e becos compreendidos nesta circunferência dentro de quatro anos inclusive, e todos contados da publicação desta postura pelo alinhamento que se der o arruador...”⁴⁹⁸

As posturas seguintes tratavam da circulação da cidade e da segurança dos habitantes. O capítulo n° 10 estipulava a demolição de *“casa, muros ou paredes que ameaçarem ruína dentro da cidade, ou de qualquer povoação ou termo da cidade”⁴⁹⁹*,

⁴⁹⁷ Livro de registro das Posturas Municipais. AHMV. 1.8.1.

⁴⁹⁸ Livro de registro das Posturas Municipais. AHMV. 1.8.1.

⁴⁹⁹ Idem.

determinando prazo para fazê-lo e multas para os que não cumprirem a postura. O capítulo 11º tratava da proibição de uso da via pública para a manutenção de materiais e andaimes de obras, “*exceto havendo absoluta necessidade de assim se praticar por imediata construção ou reparo dos edifícios, muros, calçadas, pontes e ainda mesmo neste caso só se poderão lançar e conservar em tal quantidade, e por maneira que não embarquem o trânsito*”. Também obrigava “*aos proprietários conservarem até as doze horas das noites escuras uma luz onde estiverem os materiais para advertir as pessoas*”⁵⁰⁰ Assim, também, o capítulo seguinte procurava disciplinar a circulação na cidade, ao estipular que

“ninguém poderá embarçar as praças da cidade, ruas, largos, estradas e caminhos com pipas, caixões, entulhos e quaisquer outros objetos que embarquem o trânsito, e fazer fossos, escavações e acumulações nas mesmas estradas e caminhos, que prejudiquem o seu cômodo e livre trânsito; assim como os que não compuserem as suas testadas nos lugares onde não houverem calçadas, e não derem conveniente direção, e esgoto às águas, que os possam danificar.”⁵⁰¹

Ainda sobre a circulação na cidade e no município, o capítulo 19 estipulava que

“Nenhuma pessoa poderá mudar, nem estreitar caminho, ou estrada pública, por pequena que seja a alteração, sem licença da Câmara, sob pena de pagar quinze mil réis, e de repor no antigo estado.”

Essa postura fazia-se necessária, pois nas atas da Câmara apareciam inúmeras denúncias de proprietários que estreitaram estradas ou ruas e foram obrigados a repor as antigas cercas.

Outra postura que tratava da questão da circulação das pessoas, associada à construção dos prédios foi a de nº 44, que proibia “*abrirem-se para a parte das ruas ou becos, portas, janelas, meias portas, empanadas ou rótulas, que estorvem o trânsito.*”⁵⁰²

Em outras posturas, os vereadores tratavam de assuntos relativos ao abastecimento e venda de gêneros por ambulantes e designam como locais próprios para esse fim as praças “*do Paraíso, Porto dos Ferreiros, do Pelourinho, do Hospital Militar, e por hora a da Alfândega*”, também designavam o horário em que os ambulantes poderiam ali permanecer e autorizavam o arruador a alinhar o local das barracas. Também regularam, como no código anterior, os aspectos referentes ao peso e a integridade dos alimentos vendidos.

Seguiam-se posturas que procuravam coibir a circulação de animais na cidade, sejam cães daninhos, porcos, gado, cavalos, como também punia àqueles proprietários que traziam gado, colocando-o em terrenos alheios, sem autorização. Estas posturas não diferiam

⁵⁰⁰ Idem

⁵⁰¹ Livro de registro das Posturas Municipais. AHMV. 1.8.1.

⁵⁰² Idem.

das do código anterior, sendo parte dos usos e costumes da população. Também regularam o tráfego de carretas, carros e cavalos na cidade, além de designarem o horário e o itinerário para a condução do gado destinado ao abatedouro instalado na Várzea da cidade. E, quanto ao abate de gado estipulavam que este quando feito por particulares deveria ser feita com licença da Câmara, que iria fiscalizar a “*limpeza e salubridade dos talhos e da mesma carne, assim como a fidelidade dos pesos.*” Portanto havia neste código uma regulação maior do comércio de alimentos, em especial da carne do que no código anterior.

Em 1837, algumas posturas foram reformuladas e outras acrescentadas, sendo publicadas em edital no dia 19 de janeiro de 1838. As posturas relativas às construções (3, 4 e 5) tiveram os valores relativos às multas reajustados e estipulava em cada um dos casos quem era o responsável para arcar com as custas das demolições das obras irregulares.

Ainda substituíram a postura relativa aos atravessadores, tornando-a mais dura em suas penas, afinal em 1837, a cidade atravessava um período revolucionário, com a cidade sofrendo com um cerco, o que restringia o abastecimento de gêneros. Também em função dessa situação, uma nova postura, a de nº 54, foi aprovada provisoriamente pela Presidência da Província para vigorar na cidade, a qual proibia

*“a saída de farinha de mandioca e de todos os gêneros comestíveis para fora desta cidade em embarcações grandes ou pequenas, e para qualquer parte, e sob pretexto, á exceção daqueles referidos gêneros que a esta Câmara forem reclamados pelas Câmaras Municipais da cidade de Rio Grande e da vila do Norte, como exigir a necessidade dos habitantes de seus municípios.”*⁵⁰³

Ainda sobre o abastecimento de gêneros na cidade, a postura nº 56 designava um novo local para o matadouro público, uma vez que a Várzea estava fora da proteção das trincheiras da cidade. O novo lugar era a Praça do Estaleiro, no Caminho Novo e “*só ali se poderão matar e esquartejar as reses que se talharem para o abasto da mesma cidade, como lugar mais cômodo e apropriado para este mister.*”⁵⁰⁴

Nesta reformulação, os vereadores também procuraram estipular os locais de despejos do lixo e da lavagem de roupas, através das posturas 50 e 51, com isto buscavam preservar os locais em que a população recolhia a água para consumo. Ainda dentro da questão da salubridade, a Câmara aprovou em 13 de dezembro de 1842, uma nova postura obrigando os proprietários de “*algum terreno pantanoso, onde se estagnarem águas, será*

⁵⁰³ Livro de Posturas Reformadas. Porto Alegre: Typografia do Comércio, 1847. AHMV. 1.8.1.

⁵⁰⁴ Livro de Posturas Reformadas. Porto Alegre: Typografia do Comércio, 1847. AHMV. 1.8.1

obrigado a aterr -lo dentro do prazo, que ordenar o fiscal, em conseq ncia dos exames do pântano".⁵⁰⁵

Cumprindo os editais publicados em 11 de outubro de 1849, o engenheiro Felipe de Normann propôs um "*projeto de regulamento que deve ser observado na constru o dos edifícios que ora em diante se fizerem nesta cidade de Porto Alegre*"⁵⁰⁶, datado de 5 de setembro de 1850. Pelo projeto de Normann, estabelecia-se regras de arquitetura para a constru o dos edifícios, pelas quais "*tanto no exterior ou fachada, devem manifestar-se na simetria e boas propor es do edifício e no interior, em sua estabilidade ou segurança e disposi o higi nica de seus repartimentos.*" Determinava que a Câmara deveria receber o projeto no prazo de até "*oito dias antes de se dar princípio   constru o de qualquer edifício*", contendo as "*plantas cada pavimento inclusive as dos alicerces e s t o,... as fachadas dos lados do edifício, os cortes necessários para se demonstrar a constru o do maderaime e da cumeeira e as assinaturas do proprietário, mestres, pedreiros e carpinteiro.*" A Câmara iria arquivar um desses projetos e sempre que houvesse altera o, deveria ser-lhe comunicado. Os artigos seguintes regulavam toda a constru o, para permitir a ventila o, a distância das demais casas, o recuo das portas e janelas para que não se abrissem diretamente sobre a calçada, o escoamento das águas das chuvas através de canos. Ainda destacava a constru o da cozinha com especifica es definidas para o fogão e chaminés, na inten o de diminuir os riscos de incêndios, bem como para prédios de uso industrial e comercial, sendo que nestes especificava as características necessárias para as áreas destinadas aos depósitos de "*carvão, lenha, azeite, espíritos e outros gêneros de combustão*". Entretanto até o período estudado não se encontrou nenhuma referência   aprova o deste código.

Como se pode concluir   medida que a cidade e a popula o cresciam, havia necessidade de aumentar o número de posturas ou mesmo detalh -las face às novas exigências e complexidades da vida social e econômica. Já em 1853, novamente, os vereadores analisaram o código de posturas, reformaram alguns itens, atualizando-os e acrescentaram novos aos que já existiam. E, assim ao longo do período imperial, as posturas representaram um código de convivência para os moradores da cidade.

⁵⁰⁵ Idem

⁵⁰⁶ Código de posturas. AHMV.1.8.1.

CAPÍTULO 4

O OLHAR TÉCNICO REGISTRA PORTO ALEGRE
NA PRIMEIRA METADE DO SÉCULO XIX

“...A cidade não conta o seu passado, ela o contém como as linhas da mão, escrito nos ângulos das ruas, nas grandes janelas, nos corrimãos das sacadas, nas antenas dos pára-raios, nos mastros das bandeiras, cada seguimento riscado por arranhões, serradelas, entalhes, esfoladuras.” Italo Calvino.⁵⁰⁷

Porto Alegre foi alvo também de um terceiro olhar, o “técnico-científico”, pelo qual a cidade foi traçada e cartografada por engenheiros-geógrafos, que a transformaram de realidade tridimensional para bidimensional, em escalas muito menores, para finalmente caber em uma folha de papel. Utilizando os instrumentos da época: bússola, corda, sextante, traçaram no papel a cidade que existia e os projetos de cidade previstos pela Câmara.

Ao contrário de muitas das cidades brasileiras, não se tem uma grande quantidade de exemplares, alguns estão perdidos para sempre, outros talvez nem tenham sido elaborados. Entretanto, as poucas plantas do período estudado, as quais se têm acesso, permitem que se tenha uma visão da organização viária de Porto Alegre, com suas ruas e praças, suas principais construções públicas e religiosas. Ressente-se a falta de uma planta cadastral, com as divisões das propriedades e com as construções já realizadas. Assim também não há na documentação pesquisada deste período plantas das melhorias realizadas nas ruas e na cidade como um todo, esse detalhamento das plantas e projetos só viria a acontecer na passagem para o século XX. Este capítulo analisará a cartografia da cidade do período estudado.

4.1. Primeiros esboços

Porto Alegre foi uma cidade de ocupação tardia, tendo sido sua área povoada somente em meados do século XVIII. Como já foi visto, a atual capital foi fruto de uma ocupação espontânea por parte de soldados arranchados que trabalhavam na construção de

⁵⁰⁷ CALVINO, Ítalo. As cidades invisíveis. São Paulo: Companhia das Letras, 1998. p. 14.

canoas enquanto esperavam o desenrolar dos processos demarcatórios para ocupação do território. E, ainda a partir de 1752, pelos primeiros casais açorianos que permaneceriam em Porto Alegre, enquanto esperavam a mesma demarcação de limites, que os levariam ao seu destino definitivo: as Missões, que desde 1750, fazia parte do território português após a assinatura do Tratado de Madri.

Em 1772, o Governador Marcelino de Figueiredo transferiu a capital da capitania de Viamão para Porto Alegre e, com ele estava o capitão engenheiro Alexandre José Montanha. Criou-se, então, o mito em torno da existência de uma primeira planta da freguesia, elaborada por este militar. Na obra de Borges Fortes⁵⁰⁸, aparece a primeira referência à atuação do capitão engenheiro:

"Começa a aparecer, com a distribuição das terras no Porto dos Casais, aureolado de benemerência, o nome do capitão Alexandre José Montanha. Ele demarcou as datas, esboçou a cidade futura, abriu estradas, removeu dificuldades..."

A partir dessas afirmativas do autor, a maior parte dos historiadores posteriores concluiu e difundiu a idéia da existência de um mapa ou planta que teria sido realizado nesta época pelo capitão a mando do Governador, com o objetivo de regularizar a povoação, entretanto, sem qualquer comprovação documental até agora conhecida.⁵⁰⁹

Em 1940, o historiador De Paranhos Antunes publicou um artigo denominado "*Porto Alegre no século XVIII*", nos Anais do III Congresso Sul-Riograndense de História e Geografia⁵¹⁰, no qual trazia no final o mapa, na verdade uma planta, elaborado segundo as transcrições, pelo historiador Jaci Antonio Louzada Tupi Caldas. Assim, durante muito tempo prevaleceu-se a idéia da existência desta planta inicial.

Na realidade, o Capitão Montanha chegou a Porto Alegre, conforme está registrado na portaria⁵¹¹ do Ten-Cel. Governador Antonio da Veiga de Andrada passada ao capitão Engenheiro Alexandre José Montanha, com a missão de fazer a divisão das sessenta meias datas para serem destinadas aos casais açorianos que aqui estavam estabelecidos, o que "*não significava delimitar o espaço e o traçado do povoado ou da futura vila*"⁵¹². Hoje a maioria dos historiadores não aceita a existência desta planta, sendo que Weimer é conclusivo

⁵⁰⁸ BORGES FORTES, Casais. Rio de Janeiro: Edição do Centenário Farroupilha-1, 1932. p. 193.

⁵⁰⁹ NEVES, Gervásio Rodrigo *A Planta do Capitão Montanha*. In: *Anais do XVI Encontro Estadual de Geografia*: Porto Alegre: AGB, 2006 (cd-rom)

⁵¹⁰ ANTUNES, De Paranhos. *Porto Alegre no século XVIII*. In: *Anais do III Congresso Sul Rio-Grandense de História e Geografia*. Porto Alegre: Oficinas Gráficas da Livraria do Globo.1940, vol.3., p.1039-1069

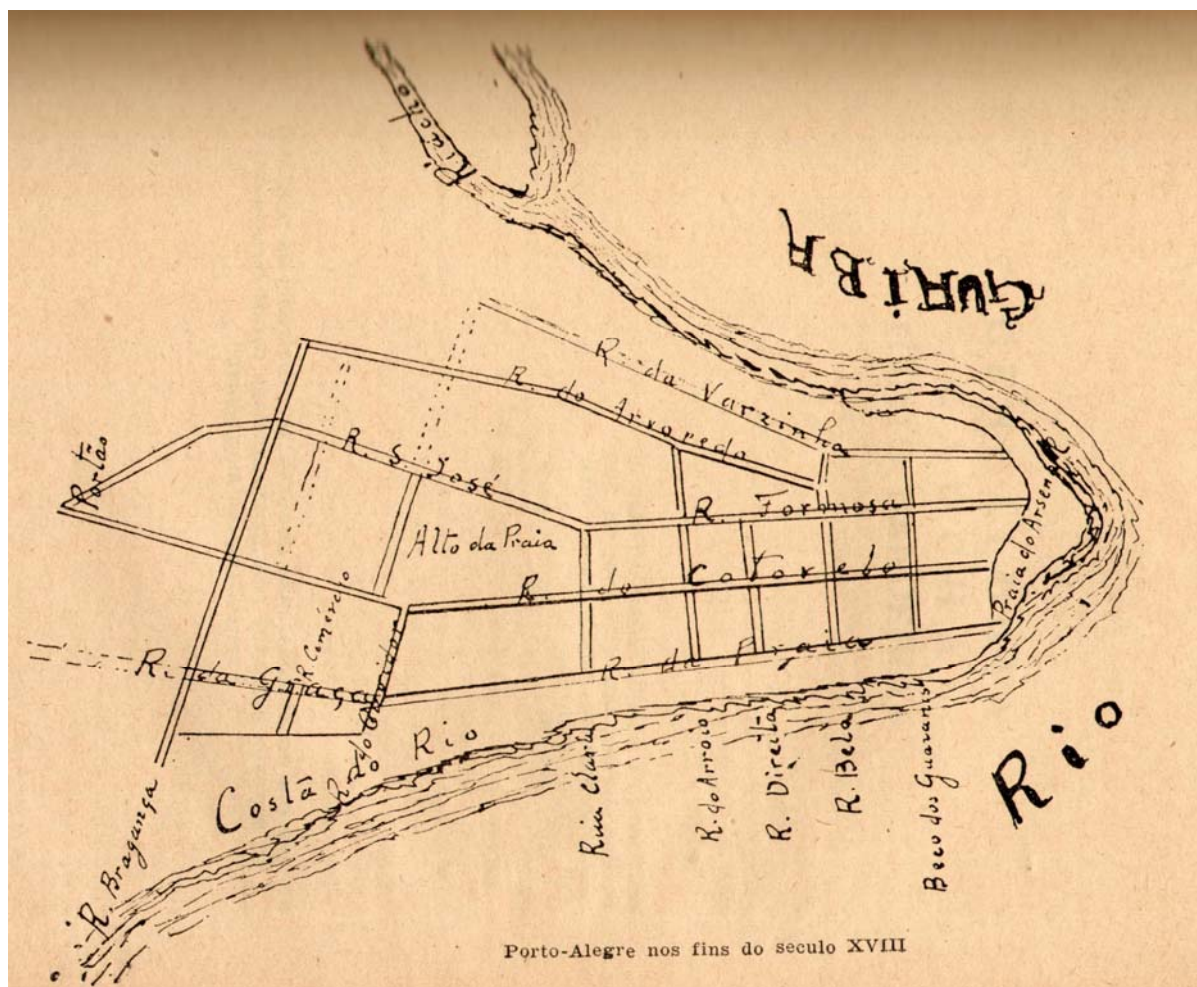
⁵¹¹ F.1244/28 v, 29, 29 v, 30. AHRs.

⁵¹² NEVES, 2006 (cd-rom)

ao afirmar: "Não foi encontrada qualquer explicação de que o governo tivesse ordenado a Montanha que fizesse o plano da futura cidade"⁵¹³

Como curiosidade, segue-se o esboço de Tupy Caldas (figura 18).

Figura 18.



Esboço de planta atribuída ao Capitão Montanha. Fonte: ANTUNES, De Paranhos. Porto Alegre no século XVIII. Porto Alegre. Anais do III Congresso Sul Rio-Grandense de História e Geografia. Oficinas Gráficas da Livraria do Globo.1940, vol.3.

Assim como afirma Neves em seu trabalho sobre a primeira planta do povoado:

*“Porto Alegre não foi uma cidade planejada, previamente desenhada. Pelo contrário, a sua estrutura original revela, com toda clareza, uma das características do urbanismo português que se fez autônomo, isto é, foi definido claramente pelas determinações do sítio ou, noutros termos, pela configuração topográfica.”*⁵¹⁴

⁵¹³ WEIMER, Günter. Origem e evolução das cidades Rio-Grandenses. Porto Alegre. Livraria do Arquiteto. 2004. p. 103.

⁵¹⁴ NEVES, 2006. cd-rom.

Isso significa, que os primeiros habitantes do local utilizaram-se do seu espírito criativo e da experiência adquirida para contornar os obstáculos naturais que a topografia da região possuía e isto foi algo comum dentro da criação das cidades portuguesas na América.

A partir do século XIX, as atas da Câmara revelam uma preocupação com a elaboração de planos e plantas da vila, depois cidade de Porto Alegre. Esses termos *plantas*, *planos e mapas* são utilizados indistintamente, entretanto caberia conceituá-las. No período estudado, primeira metade do século XIX, o dicionário de Antonio de Moraes Silva⁵¹⁵ definia **mapa** como o “*papel, em que está delimitada e descrita figura de alguma terra ... e arrumadas segundo as regras geográficas*”; já a **planta** era “*o desenho ou traço de edifício civil, ou de fortificação*”, enquanto o **plano** significava “*ordem, disposição, delineamento*”. Atualmente, Houaiss⁵¹⁶ traz novos significados para as mesmas palavras que não fogem muito do conceito de Silva, porém tornando-os mais representativos. Assim define **mapa** como a “*representação gráfica e convencional, em papel, cartolina, tela etc., dos dados referentes à superfície do globo terrestre, a uma região dessa superfície, à esfera celeste; a carta geográfica*”, a **planta**, como “*um desenho que representa a projeção horizontal de um objeto qualquer*” e o **plano**, como “*a representação em projeto horizontal de uma construção, um conjunto de construções, um jardim etc. e o esboço ou desenho de uma obra qualquer*”.

Muitas foram as razões que levavam a autoridade pública a mandar confeccionar mapas, plantas e planos, e algumas delas têm caráter bastante práticos, como o seu uso para:

1. instrumento de controle e ordenação da apropriação e uso das terras;
2. fins militares, buscando alternativas para a defesa do local;
3. ordenamento urbanístico, com o traçado de vias públicas e dos projetos urbanísticos;
4. arrecadação de impostos.

Ao analisar-se a documentação da Câmara Municipal de Porto Alegre, encontram-se inúmeras referências à elaboração de planos, plantas e/ou mapas da cidade, embora não se tenha encontrado nenhum exemplar destes referidos planos e, com certeza não tenham resistido à ação do tempo e chegado aos nossos dias. Uma das primeiras referências aconteceu na ata da sessão de 16 de dezembro de 1818⁵¹⁷, quando os vereadores registraram que receberam ofício do Ten.-Cel. Engenheiro encarregado de realizar o plano da vila, sem

⁵¹⁵ SILVA, Antônio de Moraes Silva. Diccionario da Língua Portuguesa. Lisboa. Typographia Lacerdina, 1813. P. 583

⁵¹⁶ HOUAISS, Antonio. Dicionário Houaiss da Língua Portuguesa (cd-rom)

⁵¹⁷ Livros de Atas da Câmara Municipal de Porto Alegre. 1.2.1. 1813-1819. AHMV.

entretanto mencionar o teor do mesmo. Conclui-se que nesta época já se pensava em realizar um plano da cidade, certamente com o objetivo de dar um certo ordenamento para a vila em crescimento.

Na correspondência recebida pela Câmara em 12 de outubro de 1819, o Governador da Província José de Castelo Branco Correa e Cunha Vasconcelos e Souza, Conde de Figueira, respondeu aos vereadores quanto à consulta de fazerem marcos nas esquinas, afirmando que *“podem obrigar aos senhorios de tais terrenos que ponham um marco de pedra no lugar que lhes foi demarcado pelo Tenente Coronel Engenheiro encarregado do plano da vila.”*⁵¹⁸ Assim, também na ata da sessão de 19 de julho de 1820, os vereadores oficiaram ao juiz almotacé que ordenasse a *“Domingos de tal, que consta fora, o que com a passagem de um carro e bois deste derrubara o relógio de sol, para fazer pó no lugar a sua custa, e no lugar onde lhe foi destinado, pelo Engenheiro encarregado do plano.”*⁵¹⁹

Ainda nas atas da Câmara, na sessão de 13 de março de 1822, os vereadores solicitaram ao encarregado do plano da cidade *“um mapa declarativo dos terrenos, que ainda existem devolutos, para se poderem requerer, para aforar, afim de acudir a dívida dos expostos.”*⁵²⁰ Nesta passagem ficava claro a função de controle e ordenação dos terrenos por parte do poder público, pois a Câmara necessitava da planta para determinar a propriedade dos mesmos. Assim também, o plano era utilizado para que se mantivesse a regularidade das ruas e o alinhamento das construções, como aparecia na ata da sessão de 10 de fevereiro de 1824, quando ocorrera uma inspeção em várias ruas da cidade em virtude de requerimentos recebidos de cidadãos, para assegurar-se o cumprimento do plano, com a assistência de seu encarregado.⁵²¹ E, este era sempre requisitado quando ocorriam disputas entre proprietários, como no caso registrado na correspondência recebida da Câmara, no dia 9 de janeiro de 1824, quando os vereadores receberam um ofício do Governo Provisório, em resposta ao requerimento de proprietária quanto à medição de terrenos e disputa com vizinhos, para que a Câmara *“sem perder de vista a servidão e a comodidade pública lhe defiram definitivamente como for justo; ouvindo para este fim se o julgarem necessário o Coronel engenheiro encarregado do Plano e aos habitantes desta cidade.”*⁵²²

⁵¹⁸ Livros de Correspondência Recebida da Câmara Municipal de Porto Alegre. 1.3.1.1/2 – 1766-1819 – AHMV. P. 179

⁵¹⁹ Livros de Atas da Câmara Municipal de Porto Alegre. 1.2.1. 1819-1821. AHMV. P. 57

⁵²⁰ Livros de Atas da Câmara Municipal de Porto Alegre. 1.1.1.7. 1821-1825. AHMV. P. 125

⁵²¹ Idem, p. 231.

⁵²² Livros de Correspondência Recebida da Câmara Municipal de Porto Alegre. 1.3.1.1/5 – 1824-1826. AHMV.

Em 1825, a Câmara iniciou o processo para a aprovação de uma nova planta da cidade e, para tanto, em 22 de junho de 1825, oficiou ao

*“Exmº Presidente com data de hoje requerendo faça remeter a esta Câmara com a urgência ... a planta, mapa desta cidade para perfeito conhecimento dos terrenos que ainda existem na mesma sem edifícios, e dos que estão em circunstâncias de doação, que o mesmo Exmº presidente concedeu a mesma Câmara, e em que se não pode verificar.”*⁵²³

O responsável pela realização do plano era o Cel. Eng. José Pedro César, que a entregou aos vereadores em 13 de agosto do mesmo ano⁵²⁴, e, ainda no dia 14 de setembro enviou os planos das ruas da cidade e das quadras da Praça do Paraíso.⁵²⁵ No dia 26 de outubro, ficou registrado nas atas que o que o engenheiro militar entregara o mapa da cidade e era necessário urgência na sua aprovação pelo Presidente da Província.⁵²⁶

A análise desta planta pelo Presidente da Província ocorrera rapidamente, pois três dias depois, no dia 29 de outubro, José Feliciano Fernandes Pinheiro devolvia à Câmara a planta da cidade realizada pelo Cel. César, sem *“interpor juízo em matéria que não é da minha profissão e inteligência.”*⁵²⁷ Essa urgência na aprovação desta planta não ficou muito clara na documentação analisada, mas com certeza devia-se ao fato que as disputas entre os proprietários crescia e a Câmara necessitava de um instrumento eficiente para atender as demandas. No dia 12 de novembro do mesmo ano os vereadores dirigiram uma *“representação a S.M.I. pedindo a aprovação da planta, que ofereceu a esta Câmara o Cel. José Pedro César.”*⁵²⁸ Assim uma cópia da planta era enviada ao Rio de Janeiro para ser aprovada. Entretanto, não se pode encontrar nenhum exemplar da mesma seja nos arquivos de Porto Alegre, seja no Arquivo Nacional, no Rio de Janeiro. Ela encontra-se desaparecida como já constatará Martins e Neves⁵²⁹ em seu artigo.

Nos anos seguintes, as demandas em torno dos terrenos da cidade, as demarcações e alinhamentos eram realizadas com base nessa planta de 1825. Na correspondência expedida pela Câmara, em 17 de junho de 1830, os vereadores solicitaram ao novo engenheiro encarregado, Capitão Francisco Pedro de Miranda e Castro, que realizasse a medição e o tombamento dos terrenos a beira-rio, doados pelo Imperador, entre outros, que

⁵²³ Livros de Atas da Câmara Municipal de Porto Alegre. 1.1.1.8 - 1825 – 1829. AHMV. P. 2.

⁵²⁴ Livros de Atas da Câmara Municipal de Porto Alegre. 1.1.1.8 - 1825 – 1829. AHMV. P. 9.

⁵²⁵ Idem, p. 13.

⁵²⁶ Idem, p. 20

⁵²⁷ Livros de Correspondência Recebida da Câmara Municipal de Porto Alegre. 1.3.1.1/5 – 1824-1826 – AHMV

⁵²⁸ Livros de Atas da Câmara Municipal de Porto Alegre. 1.1.1.8 - 1825 – 1829 – AHMV. P. 23

⁵²⁹ MARTINS, Liana Bach. NEVES, Gervásio Rodrigo. Mapas, Plantas e Planos de Porto Alegre: A Produção das plantas Urbanas. In: Anais do XVI Encontro Estadual de Geografia: Porto Alegre: AGB, 2006 (cd-rom)

remetesse o título de doação dos terrenos da Várzea sul do Gravataí, para que se possa certificar da situação de alguns moradores. E, ainda solicitavam para medir e demarcar judicialmente, além de “*tombar todas as quadras de terrenos situadas na Várzea imediata à cidade, com a numeração de cada uma, sua extensão na forma notada no plano, que demonstra a sua configuração topográfica.*”⁵³⁰ A questão da Várzea iria mobilizar tanto o Governo Provincial, como a Câmara, como já se viu anteriormente, tanto que em 10 de julho de 1833, o Presidente da Província Manoel Antonio Galvão pedia à Câmara que não concedesse “*terrenos devolutos da Várzea antes de se proceder a medição, e repartir as quadras, de forma que se obtenha a certeza do número de edifícios, de cada uma de per si, e todas juntas possam compreender.*” Para isso esperava a chegada do Major do Corpo de Engenheiros encarregado da medição e, pedia que o capitão pudesse ter acesso à planta da cidade e ao mapa locográfico da mesma Várzea que existia no arquivo da Câmara.⁵³¹ Em 12 de julho de 1833, os vereadores enviaram ao Presidente da Província a planta da cidade e o mapa locográfico da Várzea, para que o encarregado, Major Eng. Domingos Monteiro, pudesse fazer as medições e repartições dos terrenos da mesma, ainda condicionam a devolução das mesmas, pois eram as únicas que existem no seu arquivo⁵³². No ano seguinte, em 12 de agosto de 1834, o então Presidente da Província, Antonio Rodrigues Fernandes Braga, remetia à Câmara a planta da Várzea da cidade levantada pelo Major de Engenheiros, com as áreas divididas em quadras para aqueles que quiserem edificar, com as especificações das quadras e dos terrenos.⁵³³

4.2. A Planta de 1833

A planta mais antiga conhecida da cidade de Porto Alegre foi localizada no Museo Cívico del Risorgimento, em Bolonha, Itália, e é datada de 1833. Essa planta foi realizada pelo Conde Lívio Zambecari, provavelmente de memória. A planta foi publicada em preto e branco pela primeira vez pelo historiador Alfredo Varela, em sua obra *Res Avita*⁵³⁴, após estava quase esquecida, quando foi redescoberta pelo Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Sul. Foi publicada na sua versão original, colorida, na obra *Cartografia*

⁵³⁰ Livro de Correspondência Expedida da Câmara Municipal de Porto Alegre. 1.3.2.1/1. – AHMV. P. 65.

⁵³¹ Livros de Correspondência Recebida da Câmara Municipal de Porto Alegre. 1.3.1.1/10. AHMV.

⁵³² Livro de Correspondência Expedida da Câmara Municipal de Porto Alegre. 1.3.2.1/2. AHMV. P. 145

⁵³³ Livros de Correspondência Recebida da Câmara Municipal de Porto Alegre. 1.3.1.1/11. AHMV.

⁵³⁴ VARELA, Alfredo. *Res Avita: Idealismo farrapo; tempos idos e vividos*. Lisboa: Maurício e Monteiro, 1935. P. 32

*Virtual Histórica-Urbana de Porto Alegre*⁵³⁵. Zambecari⁵³⁶ era um típico homem do período romântico da Europa pós-napoleônica, irrequieto, aventureiro, adepto dos novos ideais liberais, foi perseguido e fugiu do seu país para não ser preso. Passou pelo Uruguai e chegou ao Rio Grande do Sul por volta de 1831.

Esta não é uma planta no sentido "tradicional", mas um esboço para ser utilizado fundamentalmente para a ação revolucionária em Porto Alegre, no período preparatório à Revolução Farroupilha. Segundo Neves “*trata-se de um esboço ou de um mapa elaborado de "lembrança", "por idéia" ou simplesmente, um mapa mental.*”⁵³⁷ Neles estão marcados a localização das principais ruas da cidade e alguns dos pontos que considerava mais importantes como “*Catedral, Paço do Governo, Campo Santo, Praça Grande, Câmara dos Deputados, Sala do Júri, Alfândega, Quartel dos Permanentes, Arsenal, Quartel dos Caçadores, Largo do Paraíso, Ospedal, Praça da Quitanda e Vargem*”. Ainda assinalou as residências de algumas pessoas com a legenda “*abitas d’amici mici*”, e ao se ler a relação dos nomes destes seus amigos, conclui-se que a maior parte deles eram simpatizantes das idéias liberais e tiveram atuação na Revolução Farroupilha. Pode-se citar alguns nomes, como os de Onofre Pires da Silveira Canto, José Mariano de Mattos, José de Magalhães Calvet, Luis de Lima e Silva, além de localizar o Hotel de Smith.

Nesta planta, a península não está representada em sua conformação natural, sua posição geográfica está alterada, com o norte para baixo. Seu uso revolucionário fica claro, pois Zambecari destacou os quartéis, as sedes do poder civil e alguns locais relevantes para uma ação revolucionária, ao mesmo tempo deixou de lado, outros espaços que numa planta de cidade com outras funções deveriam ser mencionados. Segundo Fialho, “*os mapas*

⁵³⁵ NEVES, Gervasio Rodrigo; MARTINS, Liana Bach. A cartografia histórica de Porto Alegre. Porto Alegre: Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Sul, 2005. CD-ROM.

⁵³⁶ Lívio Zambecari nasceu em Bolonha, em 1802, filho de família da nobreza local. Desde cedo mostrou interesse pelas Ciências Naturais, mas por influência da família matriculou-se na Escola de Diplomacia. Aos 19 anos, ingressou nas “lojas conspiradoras”, de cunho liberal, que pretendiam libertar a Itália. Dois anos depois, fugiu da Itália, para não ser preso e na Espanha lutou ao lado dos liberais contra o Rei Fernando VII. Derrotado, fugiu para Londres, onde voltou a interessar-se pelas Ciências Naturais. Em 1826, viajou para o Uruguai, lutando ao lado de Lavalleja. Ao fim de dois meses, viajou para Buenos Aires, onde simpatizante dos federalistas, lutou ao seu lado contra Rosas. Após a vitória do ditador, embarcou para o Rio Grande do Sul, participou das medições dos lotes coloniais e urbanos da Colônia de São Leopoldo e dedicando-se aos estudos geográficos e naturalistas. Organizou um mapa da província, que seria editada no livro “*Anaes da Província*” do Visconde de São Leopoldo, no qual não contou o referido crédito. Também relacionou mais de 1621 espécies botânicas no seu herbário, essas provenientes das Missões, indicando seu uso. Nessa época, iniciou sua atuação na imprensa local, tendo sido redator dos jornais liberais “*O Continentino*” e o “*Republicano*”. A partir desse meio de comunicação, começou a divulgar os ideais da Jovem Itália, movimento que substituiu os carbonários italianos, do qual Zambecari fazia parte. Aliou-se aos farroupilhas, sendo amigo de Bento Gonçalves da Silva. Participou da Revolução Farroupilha, tendo sido o idealizador da bandeira da República Rio-Grandense. Foi um dos presos na Batalha do Fanfa, em 1836, tendo sido transferido para o Rio de Janeiro e deportado em 1839. De volta à Itália, participou dos movimentos liberais de 1848 e 1860. Faleceu em 1862.

⁵³⁷ MARTINS; NEVES, Idem, 2006 (cd-rom)

são uma maneira de olhar o mundo, são pontos de vista, maneiras interessadas do mundo.⁵³⁸ Assim, este mapa de Zambecari revela o ponto de vista do revolucionário prestes a entrar em combate e que precisa conhecer o terreno em que iria atuar. (figura 19)

Figura 19.



Planta da Cidade de Porto Alegre de autoria de Lívio Zambecari., 1833.
Acervo do Museo Cívico del Risorgimento, em Bolonha, Itália.
NEVES; MARTINS, 2005, cd-rom.

Outra curiosidade desta planta é a representação que o autor faz das escarpas e da crista dos morros de Porto Alegre, da Várzea, da área rural e dos caminhos que saem da cidade. (figura 21) A representação da área rural é bastante semelhante àquela existente no mapa da Ilha Terceira dos Açores (figura 20), executado em 1595, "A Cidade de Angra...", publicado no Itinerário, Viagem ou Navegação..., de Jan Huygen van Linschoten, 1595, edição posterior, da Sociedade de Geografia de Lisboa. Mostra semelhanças na utilização do solo rural, com propriedade dividida em lotes retangulares para o plantio.

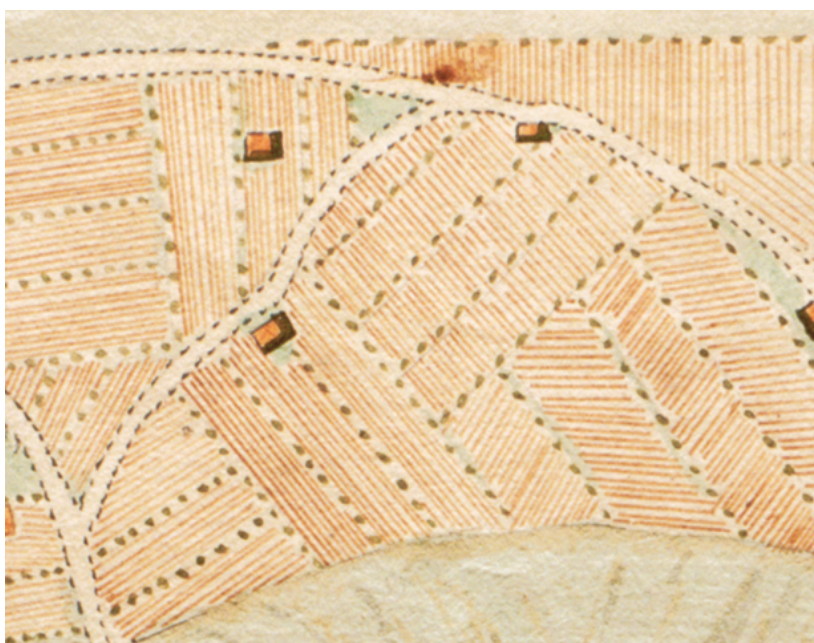
⁵³⁸ FIALHO, Daniela Marzola. Uma leitura sensível da cidade: a cartografia urbana. Disponível em <http://nuevomundo.revues.org/document3698.html?format=print> Acessado em 1º de setembro de 2007.

Figura 20.



"A Cidade de Angra...", de Jan Huygen van Linschoten

Figura 21.



Detalhe da planta de Zambeccari, com a área rural.

4.3. A Planta de 1837

A segunda planta conhecida é datada 20 de junho de 1837 e foi produzida pelo Império do Brasil. Sua finalidade era claramente militar e pretendia orientar as forças legalistas que atuavam na defesa da capital da província e isto fica evidente no próprio título “...*demonstração do entricheiramento que lhe tem servido de defesa desde o memorável dia 15 de junho de 1837, em que foi verificada a reação legal, movido por motivo de comoção da Província, que teve início nesta mesma cidade em 20 de setembro de 1835 até o 2º ano de sua data, tempo em que esta é concluída...*”.

Segundo Macedo, esta planta “*parece ter sido calcada sobre o original de José Pedro César.*”⁵³⁹ Entretanto, parece um pouco temerária esta afirmação uma vez que não se conhece o original ou mesmo cópias da planta de 1825. Mas o uso militar desta planta é evidente, pois não há na documentação da Câmara nenhuma referência à confecção de uma ou mais plantas da cidade durante o período revolucionário e, se essa planta chegou ao conhecimento dos vereadores, sua circulação era tão restrita e secreta, que nem constou nas atas da Instituição.

Ao analisar-se a planta de 1837, observa-se a precisão do desenho da península, a correta localização das ruas, praças e becos, com legendas assinalando os principais logradouros da cidade. Vê-se que houve uma preocupação em traçar as quadras e desenhar os volumes edificadas em cada uma delas. Entretanto a posição geográfica da península não segue os padrões atuais da cartografia, com o norte voltado para a parte de cima do papel, mas o inverso. Nesta representação o sudeste encontra-se na parte de cima, embora exista a rosa dos ventos, com a indicação correta dos pontos cardeais. A finalidade militar da planta é acentuada com a posição das trincheiras, marcadas com uma forte linha preta, que separavam a área urbana da Várzea, do espigão do Moinhos de Vento e do Caminho Novo. Além das trincheiras estão assinaladas as baterias com as suas respectivas peças de artilharia, totalizando 31 peças, mais aquelas que se encontravam no Largo da Caridade. Ainda mostra com detalhes, as chácaras do perímetro rural e os moinhos onde atiradores dispararam contra a cidade. No Lago Guaíba, a planta mostra a posição das embarcações, descrevendo na legenda o ataque que resultara na libertação de Porto Alegre das mãos dos farroupilhas, assim como as ações de sítio entre 1836 e 1837. (figura 22)

⁵³⁹ MACEDO, Francisco Riopardense de. História de Porto Alegre. Porto Alegre: Editora da Universidade/UFRGS, 1999. p. 59

Figura 22



Planta da cidade de Porto Alegre, 1837.
Acervo Fundação Biblioteca Nacional.
NEVES; MARTINS, 2005, cd-rom.

Em relação às questões urbanas, nota-se que a planta também funciona como um projeto a ser construído, pois ali aparecem algumas ruas que não seriam abertas, embora os vereadores tenham tido esta intenção. Uma delas é a Rua da Olaria, atual Rua Lima e Silva, que estava projetada para ter o seu início na Rua da Igreja, atual Rua Duque de Caxias, formando um triângulo com a Rua de Bragança, atual Rua Marechal Floriano, entretanto este projeto nunca seria executado devido à oposição dos moradores da área, apesar de ter constatado na pauta de inúmeras sessões da Câmara. Também aparece nesta planta o projeto para a urbanização da Várzea, área que fora doada à Câmara em 1807. Isto pode ser comprovado pela leitura da legenda: *“Várzea que se acha dividida e demarcada, porém em projeto não obstante tenham se passado títulos a quem os requereu ao tempo da presidência de Antonio Rodrigues Fernandes Braga, mas a Câmara até o presente não tem consentido que se edifiquem”*. Deve-se lembrar que os vereadores, por intervenção de representação de cidadãos, haviam recuado na iniciativa de lotear a Várzea, apoiados nesta idéia pelo Presidente da Província Galvão e seu sucessor Fernandes Braga.

4.4. A planta de 1839

A planta de 1839 foi elaborada por Luis Pereira Dias, que seria depois o engenheiro contratado pela Câmara para inúmeros projetos na cidade. Não difere muito da planta anterior tendo claramente uma finalidade militar.

As trincheiras estão devidamente representadas, entretanto em relação à planta anterior, elas foram alteradas, pois ao invés de seguirem pela margem do Riacho, elas a atravessam em direção à margem do Guaíba, e, ainda foram completadas na altura da Rua Olaria com a Várzea. Nesta planta não houve uma preocupação em detalhar as baterias e artilharia de defesa da cidade como na planta anterior. (figura 23)

A planta está desenhada com o norte para cima, posição usualmente utilizada, possuindo a rosa dos ventos. As quadras foram demarcadas com os volumes das construções, também aparecem as ruas que não foram abertas, como o início da Rua da Olaria e o projeto de urbanização da Várzea, para a qual se têm a legenda; “*Várzea grande em projeto da nova cidade*” e passando pelo centro da mesma uma espécie de canal, com a legenda “*caldeira e canal para conduzir as águas ao Riacho*”.

As ruas e becos estão demarcadas e os logradouros detalhados na legenda e marcados com os respectivos números, fazendo desta uma planta mais precisa do que a anterior. Também fora da área urbana, estão marcados os caminhos, as propriedades rurais, chácaras, olarias e moinhos de vento, inclusive áreas com pequenos núcleos populacionais fora das trincheiras, como no Caminho de Belas, na Azenha, no Moinhos de Vento, no Caminho Novo, mostrando a natural expansão da cidade, margeando essas estradas. Neste mapa, há uma tentativa de representação do relevo com o desenho das escarpas do espigão da Independência e da vegetação, nas áreas de baixio ao longo do Riacho.

Uma de suas peculiaridades é a existência de duas vistas panorâmicas da cidade: uma do leste e a outra do oeste da península, desenhadas pelo autor na intenção de proporcionar uma visão totalizante da cidade, associando a planta técnica com o olhar do espectador. Lucia Nuti coloca essas duas visões como uma tradição do período que combina a “*geometria e a perspectiva, o abstrato e o concreto, o matemático e o visual, o exato e o lifelike, estabelecido pela distinção ptolomaica que está na base da cultura geográfica da Renascença.*”⁵⁴⁰ Segundo esta autora, procura-se uma visão totalizante combinando o plano

⁵⁴⁰ NUTI, Lucia. Mapping Places: corography and vision in the Reanissance. In COSGROVE, Denis. (ed) Mappings. London: Reaktion Books, 2002. p. 94. apud. FIALHO, 2007.

Figura 23



Planta da cidade de Porto Alegre, por Luís Pereira Dias, 1839. Acervo Fundação Biblioteca Nacional. NEVES; MARTINS, 2005, cd-rom.

com o olhar ao nível do horizonte. Estas visões são das primeiras representações pictóricas de Porto Alegre.

Na vista do leste, (figura 24) vê-se a cidade a partir de uma elevação, provavelmente o Morro da Azenha, dali se descortina em primeiro plano a área da Várzea, com a indicação dos caminhos que cortam a região: da Azenha, do Moinhos de Ventos, do Passo da Areia. Ao lado da Várzea, as propriedades mais importantes e as olarias estão localizadas; no alto da colina a Igreja Matriz, a Alto da Caridade, com o portão, o hospital, os terrenos, a Igreja dos Passos e as baterias de defesa da cidade – na Várzea, na Caridade, na “chácara de Joãozinho”. Também localiza o quartel do 8º Batalhão e toda a muralha que protege a cidade na parte sul/leste e ao fundo estão o Lago Guaíba e os morros mais altos do outro lado da margem. Apesar de seu traço simplificado, quase infantil, pode-se ter uma visão panorâmica, como era característica da pintura de paisagens da época e encontrada principalmente entre os viajantes que retrataram o Rio de Janeiro e deslumbravam-se com o panorama proporcionado na entrada da Baía de Guanabara.

A vista oeste (figura 25) proporciona uma visão da cidade a partir da margem oposta do Lago Guaíba, vendo-se em primeiro plano as águas e as embarcações a singrá-las. Ao fundo os morros da cidade e sobre a colina as construções estendem-se na quase totalidade. No lado esquerdo, há um espaço vazio, com a indicação de algumas propriedades, o Caminho Novo e a trincheira do lado norte da cidade. Ao centro, os principais logradouros estão assinalados, assim como o Palácio do Governo, os quartéis, as igrejas, a Alfândega.

Uma das curiosidades desta vista é a referência ao Morro de Santana, situando-o no espigão da atual Rua Duque de Caxias e no seu prolongamento até o atual bairro Moinhos de Vento e não o atual morro de Santana, na Agronomia. Esta hipótese foi levantada por Neves e Martins no artigo “*Morro Santana: Qual Morro?*”,⁵⁴¹ no qual discutem que o primeiro núcleo populacional da região que historiadores tradicionais colocaram aos pés do Morro Santana, na Agronomia, estaria correto em parte, pois fora no Morro Santana que o povoamento iniciara, porém sua localização estaria equivocada, pois este seria o espigão no qual a cidade cresceria.

Segundo Fialho, neste mapa de 1839, “a cidade do olho” aparece junto à “cidade do instrumento de medição”, ou seja, ao reunir a planta e as vistas panorâmicas, o

⁵⁴¹ NEVES, Gervásio Rodrigo. MARTINS, Liana Bach. *Morro Santana: Qual Morro?* In: *Anais do XVI Encontro Estadual de Geografia*. Porto Alegre: AGB, 2006 (cd-rom)

Figura 24



Vista de Leste. Detalhe da Planta de 1839.

Figura 25.



Vista do oeste. Detalhe da Planta de 1839.

leitor pode ter essa “visão totalizante” da cidade, observando-a nas duas dimensões. Esta planta é uma das plantas antigas mais divulgadas de Porto Alegre.

4.5. A Planta de 1844

A planta de Porto Alegre, datada de 1844, (figura 26) também foi uma planta com claras finalidades militares. Mais simplificada do que as anteriores, essa planta possui um traço mais preciso e marca poucos logradouros, se comparada às anteriores. Entretanto, ainda mantém a linha das trincheiras, cortando os limites da área urbana. Nela observa-se o desenho do relevo, com as elevações marcadas por pequenos sombreados e as áreas de vegetação, ao longo do riacho e nas ilhas. Ainda na planta existem as áreas e ruas projetadas e ainda não executadas.

4.6. As plantas seguintes

Ainda em 1842, os vereadores enviaram ao Presidente da Província uma correspondência, informando a necessidade da Câmara em “*possuir uma planta desta cidade que abranja o Beco denominado Mota, e na qual se dê o necessário alinhamento à grande várzea, que deve servir de logradouro público e que no entender da Câmara deve ser o mais espaçosa e o mais quadrada possível pelo grande aformoseamento que aí lhe vêm.*” Ainda colocam que a planta serviria de base para que o arruador pudesse “*demarcar e alinhar as casas que constantemente se vão edificando, lhe serve ainda para tirá-lo de certos embaraços de estreitezas de ruas e de cercados, a que cada um particular se acha com direito*”. Consideravam que a planta era de utilidade pública.⁵⁴² Alguns dias depois, o Presidente da Província Saturnino de Souza e Oliveira comunicou aos vereadores que designara “*João Alves Ferraz d’Elly para levantar a planta da cidade da forma que essa Câmara requisitava.*”⁵⁴³ No ano seguinte, o novo Presidente da Província, Barão de Caxias, comunicara à Câmara que já ordenara o levantamento da planta da Várzea e o adiantamento da planta da cidade.⁵⁴⁴

⁵⁴² Livros de Correspondência Expedida da Câmara Municipal de Porto Alegre. 1.3.2.1/3. – AHMV. P. 59

⁵⁴³ Livros de Correspondência Recebida da Câmara Municipal de Porto Alegre. 1.3.1.1/17 – 1842-1845 –

AH MV

⁵⁴⁴ Idem.

Figura 26



Planta da cidade de Porto Alegre, 1844. Acervo Fundação Biblioteca Nacional.
NEVES; MARTINS, 2005, cd-rom.

Entretanto, não se pode concluir que esta planta encomendada pela Presidência da Província seja a mesma da planta de 1844, publicada no Rio de Janeiro, uma vez que esta última não oferece os detalhes que os vereadores solicitaram para a nova planta, tendo, isto sim, uma função militar.

Em 8 de junho de 1844, os vereadores enviaram ofício ao Presidente da Província, na qual informaram-no que concordavam com a não abertura da Rua da Olaria até encontrar-se com a Rua de Bragança, como estava no antigo plano, o que cortaria muitos terrenos na lomba, deixando-os em triângulo. No caso de a rua parar na desembocadura da Rua do Arvoredo, solicitaram que ali deveria haver uma praça, o que facilitaria a construção de prédios na lomba existente.⁵⁴⁵ Assim se explicava o porquê não haveria de ser posto em prática o plano anterior de abertura de ruas que constavam nas plantas de 1837 e 1839, já na planta de 1844, vê-se o triângulo no final da Rua da Olaria, junto à Rua de Bragança, sendo que a primeira não fazia intersecção com a Rua da Igreja.

Em 9 de março de 1847, o Presidente da Província, Manoel Antônio Galvão, trouxe de volta a idéia de lotear a Várzea e para tanto solicitou à Câmara a cópia da planta da Várzea levantada em 1833 pelo Cap. Engenheiro Domingos Monteiro, durante sua gestão anterior.⁵⁴⁶

Em 1849, começou a haver uma preocupação por parte dos vereadores de manter uma regularidade nas construções da cidade e, isto pode ser comprovado na correspondência de 8 de junho, que enviaram à Assembléia Provincial, na qual observavam que

“a irregularidade que tem acompanhado a edificação desta cidade que por sua posição topográfica poderia apresentar ao espectador uma vista de panorama, e que, no entretanto, não passa ainda de um montão de casas feitas à vontade e capricho de cada um, manifesta de sobejo a necessidade de uma planta para a mesma cidade, e que para sua edificação de agora em diante se estabeleça padrão certo para sobrados e casas térreas.”

Por essas razões, os vereadores solicitavam a autorização da Assembléia para levantar uma nova planta da cidade, com os padrões de edificação, para depois ser aprovada pela Câmara e pelos deputados.⁵⁴⁷ Em 13 de outubro receberam a resposta do Presidente da Província, Francisco José de Souza Soares de Andréa, informando que iria designar um engenheiro militar afim de levantar a planta da cidade e determinar o *“padrão com que deverão ser*

⁵⁴⁵ Livros de Correspondência Expedida da Câmara Municipal de Porto Alegre. 1.3.2.1/3. – AHMV. P. 120.

⁵⁴⁶ Livros de Correspondência Recebida da Câmara Municipal de Porto Alegre. 1.3.1.1/19 – 1847 – AHMV

⁵⁴⁷ Livros de Correspondência Expedida da Câmara Municipal de Porto Alegre. 1.3.2.1/4. – AHMV. P. 141

construídas as casas, tanto térreas, como de sobrados.” Indicou para a tarefa o Ten. Antonio Dias da Costa. Como já foi visto, a Câmara lançou edital para que fosse elaborado o projeto para regularização das construções.

Entretanto, não foi possível localizar essas plantas as quais se referem a documentação, nem a da Várzea, nem a que teria sido levantadas por Dias da Costa. Durante os anos seguintes, até 1868, não existe, nos arquivos pesquisados, nenhuma planta total da cidade, apenas plantas parciais com algumas regiões, como a do Beco do Barbosa e docas (1853), de parte do litoral (1855), ambas executadas por Luis Pereira Dias; a de Belém Velho (1855), a dos terrenos da Marinha (1859), de Antonio Dias da Costa. A planta de 1868 foi realizada por Antonio Eleutério de Camargo e foi publicada como adendo ao mapa do Rio Grande do Sul, juntamente com uma vista da cidade a partir das ilhas.

Conclui-se que, apesar do pequeno número de plantas existentes e a sua concentração nos últimos quinze anos do período estudado, a cidade, embora confinada às trincheiras e muros reforçados com o objetivo de para defendê-la dos rebeldes farroupilhas, apresentou sinais de expansão em especial nas áreas que margeavam os caminhos, como o Caminho Novo, o de Belas e o Moinho de Ventos. Na realidade, o perigo do cerco terminara ainda em 1840, com a retirada das tropas farroupilhas para a Campanha, assim muitos moradores puderam retornar às suas chácaras, e ali construir suas residências, não ficando mais limitados aos muros da cidade. O surgimento dos primeiros arraiais, embriões dos futuros bairros, iniciou-se neste período pós-Revolução Farroupilha, levando o poder público a providenciar a melhoria dos caminhos, a abertura de novas ruas e a criação de um sistema de transportes públicos, fato que iria ocorrer apenas em 1864, com a primeira linha de bondes puxados a burro, ligando a cidade ao Menino Deus.

CONCLUSÃO

“A cidade de quem passa sem entrar é uma; é outra para quem é aprisionado e não sai mais dali; uma é a cidade à qual se chega pela primeira vez, outra é a que se abandona para nunca mais retornar; cada uma merece um nome diferente...” Italo Calvino⁵⁴⁸.

A cidade experimenta diferentes práticas e diferentes olhares a partir da percepção daqueles que nela vivem, que a experienciam no seu dia-a-dia, às vezes de maneira rápida, em momentos fugidios e corridos, às vezes, em momentos de lento passar. Aqueles que chegam à cidade pela primeira vez, acabam tendo olhares diferentes daqueles que nela habitam por tanto tempo, talvez estejam mais sensíveis a aspectos que muitas vezes não são percebidos pelos seus habitantes, por tornarem-se banais e, portanto, invisíveis ao seu olhar. Já aqueles que são os responsáveis pela ação, ou seja, a esfera pública, ao tratar a cidade e os seus problemas cotidianos e de longo prazo agem de acordo com a opinião pública ou acabam traçando uma visão própria da cidade. Como esses olhares se combinaram, como foram registrados em relação a Porto Alegre? Haverá alguma consonância entre eles?

Durante a primeira metade do século XIX, os habitantes de Porto Alegre levavam uma vida pacata na vila/cidade, que apesar de ser primeiramente capital da Capitania, após 1822, da Província, não possuía a mesma importância econômica das vilas de Rio Grande, porto marítimo, e no final do período, de Pelotas, produtor de charque. Porto Alegre possuía um modo de vida quase rústico, com pequenos requintes circunscritos a uma Casa da Opera, instalada num barracão, depois numa pequena sala; a bailes realizados nas casas dos comerciantes locais, em pequenos saraus; e as festas religiosas, das quais se destacava a Procissão do Corpo de Deus. Sua situação geográfica, como fronteira da Colônia/Império, mantinha sempre acesa na população a possibilidade de um recrutamento para as guerras com os vizinhos platinos, isto criou uma sociedade com perfil mais militarizado do que em outras províncias brasileiras. A instabilidade política, criada com a Regência e a ascendência dos movimentos liberais na década de 1830, levou os rio-grandenses a dividirem-se em uma guerra civil que durou quase dez anos. A Revolução

⁵⁴⁸ CALVINO, Ítalo. As cidades invisíveis. São Paulo: Companhia das Letras, 1998. P. 115.

Farroupilha deixou marcas nos habitantes da cidade que foi tomada pelos rebeldes, no início do conflito e retomada quase um ano depois pelas tropas legalistas. A partir de então, os rebeldes submeteram Porto Alegre a um cerco, que restringiu a mobilidade da população, assim como diminuíram a oferta de gêneros alimentícios, uma vez que as chácaras a leste que abasteciam a cidade, foram invadidas. Neste período, as fortificações que haviam sido construídas pelo Governador Marcelino de Figueiredo e abandonadas, foram reformadas para a defesa da cidade.

Mas apesar do clima militarizado, a população, através de petições individuais ou abaixo-assinados de moradores, esforçava-se para denunciar ao poder público e exigir providências para os problemas da cidade. Assim, os pedidos de abertura e de calçamento de ruas, limpeza pública, abastecimento de água eram as solicitações dos cidadãos que mais chegavam à Câmara Municipal, demonstrando um olhar crítico daqueles que a habitam sobre as condições sanitárias e de saúde, além da preocupação com o espaço da cidade e de sua ocupação. Isto seria bem claro, quando a Câmara acolheu pedido dos moradores para impedir a realização do projeto de loteamento da Várzea.

Os viajantes da primeira metade do século XIX percorreram as regiões meridionais do Brasil em menor número, uma vez que a exuberância da natureza tropical atraía a maior parte das expedições científicas desse período, que se embrenhavam nas florestas e nos sertões brasileiros em busca do exótico e à procura de novas descobertas científicas. Além disso, a região oferecia dificuldades para o acesso de um grande número de visitantes, uma vez que o porto do Rio Grande oferecia dificuldades para a entrada de grandes navios em sua barra pouco profunda, instável com grandes bancos de areia e castigada pelos ventos. Assim também a viagem a Porto Alegre era difícil, uma vez que ao desembarcar em Rio Grande era necessário tomar-se uma nova embarcação de menor calado para percorrer os baixios da Lagoa dos Patos. Poucos eram aqueles que se dirigiram às províncias do sul, passando por Porto Alegre, sendo que a maior parte eram viajantes solitários, sem o respaldo de grandes instituições científicas ou de mecenas a financiá-los. E, como em todas as viagens deste período, os perigos e as dificuldades encontradas durante o percurso foram inúmeros, desde questões relacionadas com a adversidade da natureza, como a passagem dos rios, a rudeza do clima, o ataque de animais e insetos, até problemas advindos das relações humanas, como o trato com os empregados e a desconfiança de alguns moradores aos estrangeiros. Porto Alegre, como capital da Capitania/Província de São Pedro do Rio Grande do Sul, era o ponto de descanso e de abastecimento de víveres e para muitos marcava o destino final de uma jornada e o retorno para a terra natal.

Esses viajantes olharam Porto Alegre, com o seu “olhar” estrangeiro, e este olhar ficou registrado nos seus relatos de viagem, alguns mais simplificados, outros mais detalhados, fórmula utilizada pelos europeus desde as célebres “Viagens de Marco Pólo”. Esses relatos tornaram-se uma “*espécie de inventário do tempo*”⁵⁴⁹, não só, pois descreviam paisagens, espécimes naturais, usos e costumes da população, como relatavam as dificuldades e até mesmo os humores do viajante frente ao desconhecido.

Entretanto, até onde esses relatos podem ser considerados científicos e serem usados para a pesquisa em Ciências Humanas na sua totalidade? Não se pode esquecer que seus autores eram estrangeiros em uma terra desconhecida e ao “olhar” essa nova realidade, não podem deixar de lado a sua bagagem anterior, carregada de significados que trazem consigo ao desembarcar no novo mundo: experiências anteriores, o consciente, o inconsciente e a memória coletiva que o acompanha. Mas nem todos conseguem desvincilhar-se dessa bagagem cultural para apenas “olhar” e realizar as trocas com o “outro” que encontram ao cruzar o mar, para que possa haver o entendimento completo. Muitos relatos estão carregados deste “olhar europeu”, que muitas vezes cruza com o nativo e não consegue entendê-lo, pois tende a fazer comparações entre culturas e modos de vida diferentes, não percebendo que até mesmo as condições naturais contribuem para as diferenças. Por isso “*as viagens são sempre empreitadas no tempo*”⁵⁵⁰, pois raramente o viajante desvincilha-se de sua bagagem cultural, e ao permanecer distante do local que visita, raramente aproxima-se do outro, rompendo as barreiras da alteridade, compreendendo e assimilando as diferenças culturais. Portanto, a tarefa do pesquisador será separar a realidade da representação, traduzindo a diversidade e conseguindo separar o preconceito do fato descrito. Afinal, o viajante é sempre um “*estrangeiro no espaço em que materializa o seu roteiro de viagem*”.⁵⁵¹ E ao visitar este espaço, esse se transforma naquilo que Pratt chamou de “*zona de contato*”, ou seja, um “*espaço de encontros coloniais*”⁵⁵², na qual encontram-se o estrangeiro e o nativo, cada qual com seus valores e sua cultura, entretanto este encontro deixará marcas em ambos os lados.

Porto Alegre é uma cidade cujo povoamento ocorreu somente na segunda metade do século XVIII e tornou-se sede da Capitania de São Pedro do Rio Grande em 1772. Até 1800, poucos foram os viajantes que passaram pela região e deixaram seus relatos, sendo que estes eram ligados à administração colonial portuguesa, atuando como funcionários civis ou militares. A partir de do século XIX, chegaram os primeiros estrangeiros a Porto Alegre,

⁵⁴⁹ SÜSSEKIND, 2006, p. 110

⁵⁵⁰ CARDOSO, 1989, p.358.

⁵⁵¹ AMARAL, 2003, P.75.

⁵⁵² PRATT, 1999, p. 31.

sendo que o primeiro foi John Luccock, que viajara ainda em 1803, alguns anos antes da chegada da Família Real ao Brasil, em 1808. Este episódio iria transformar a relação entre a colônia e a metrópole, a partir de então o Brasil se abriria para o mundo e possibilitaria a entrada de estrangeiros, com suas expedições científicas, artísticas e comerciais, que iriam iniciar um processo de redescobrimto do país.

Na primeira metade do século XIX, pelo menos 15 viajantes estiveram em Porto Alegre e deixaram seus escritos de viagem ou “travelogues”, como se refere Peter Burke⁵⁵³ a esses textos. Estes escritos foram realizados ao longo do percurso, como diários de viagem, ou posteriormente, como memórias; alguns foram publicados logo após serem escritos, outros, anos mais tarde ou até postumamente, como o de Saint-Hilaire. Ao analisar-se esses escritos, pode-se traçar um pequeno panorama da cidade de Porto Alegre que esses viajantes conheceram, alguns escreveram com maiores detalhes a paisagem física e urbana, outros relataram também aspectos da vida dos seus habitantes, seus hábitos e costumes, outros foram mais concisos, deixando-nos poucas palavras sobre a cidade. Entretanto, todos tiveram algo a dizer, mesmo que fosse com o “olhar” de estrangeiro, receosos ou impossibilitados de aproximar-se da realidade do “outro”, basta ler atentamente e entender seus significados, saber que se depararam com uma realidade diferente da sua e ao escrever tenderam a realizar uma seleção, nem sempre voluntária daquilo que presenciaram. Afinal esses viajantes possuíam diferentes formações culturais e profissionais, carregavam uma bagagem cultural e possuíam valores vinculados à sua cultura de origem, viajavam motivados por interesses diferentes: científico, comercial, militar, flaneur⁵⁵⁴. Portanto, os seus relatos não são homogêneos, abordando diferentes aspectos da cidade, da sua paisagem urbana e rural, da economia, da população, dos costumes, da vida social, muitas vezes havendo diferenças entre eles.

Os relatos investigados referentes ao período demonstraram o interesse dos viajantes pela paisagem da cidade, seus aspectos naturais e urbanos, assim pode-se conferir que quase todos descreveram a cidade a partir de suas ruas principais e do panorama desfrutado a partir do alto da colina, na qual situa-se a cidade. A amplitude do panorama deslumbrara os viajantes, que tentaram transmitir aos leitores aquilo que observaram pelo seu olhar. Os viajantes naturalistas demonstraram maior interesse em descrever detalhadamente estes aspectos físicos e naturais, enquanto aqueles com interesses voltados para o comércio

⁵⁵³ BURKE, 2000, p. 143.

⁵⁵⁴ PRATT, 1999, p.326.

detiveram-se nos aspectos econômicos e nas potencialidades da região. Os militares, na maioria de origem alemã, dedicaram-se a relatar aspectos do cotidiano, em especial do seu contato com a população de língua alemã, que recém emigrara para a região, elogiando-os e considerando-os diferentes da população nativa, deixando bem claro as diferenças entre ambas e afluindo aquele “olhar” estrangeiro que distancia ao invés de aproximar indivíduos de culturas diferentes.

Muitas das questões levantadas pelos viajantes eram preocupações dos moradores e do poder público, como as questões relativas ao calçamento das ruas, à limpeza das mesmas. Ao longo do período estudado, Porto Alegre cresceu em número de habitantes e no seu espaço físico, expandindo-se tanto para o norte, como para o leste e o sul, novas ruas foram abertas e as trincheiras que serviam para sua defesa foram aterradas em 1845, permitindo a ampliação da área urbana. Ao poder público, representado no âmbito municipal pela Câmara Municipal, cabia a tarefa de tentar solucionar as demandas da população e da cidade, a sua ação política-burocrática pode ser acompanhada através da documentação oficial: Atas da Câmara, Correspondência Oficial, Posturas Municipais. Através das posturas, a ação dos vereadores tinha por finalidade disciplinar a vida na vila/cidade, evitando disputas entre vizinhos ou entre a população e a administração municipal.

Após a análise dessa documentação, viu-se a grande preocupação do poder público com as questões urbanas e de organização espacial da cidade, bem como com questões relativas à sua salubridade e, conseqüentemente à saúde da população. Exemplos dessas intervenções apareciam de forma constante no cuidado com as ruas que seguidamente estavam com o seu calçamento arruinado e acabavam tendo soluções paliativas, como a colocação de aterros, a retirada das terras trazidas pelas enxurradas, o conserto das calçadas, mas com o passar do tempo as mesmas ruas requeriam novas intervenções. Alguns viajantes, como Baguet (1845/46), foram enfáticos ao escreverem sobre o calçamento e o descuido com o mesmo. Entretanto, ao consultar a documentação, especialmente o período visitado por Baguet, meados da década de 1840, pode-se observar que a Câmara recebia inúmeras reclamações dos moradores e destinava recursos financeiros e humanos na tentativa de solucionar o problema. Contudo este era um problema recorrente e, durante todo o período pesquisado, encontrou-se registros na documentação de tentativas regulares para solucioná-lo, inclusive com a edição de posturas, ainda no código de 1811, para que os carroceiros que utilizavam as ruas contribuíssem anualmente com a sua manutenção, uma espécie de taxa pelo uso das ruas.

A sujeira existente nas ruas foi uma das observações de Saint-Hilaire, quando chegou a Porto Alegre, em 1820. Já nesta época tanto a população como o poder municipal preocupavam-se com o problema da salubridade, a cidade em crescimento não possuía sistema de recolhimento de lixo ou de esgotos, tudo era depositado em terrenos desocupados, no leito das ruas ou nas praias à margem do Guaíba. Apesar dos editais publicados pela Câmara tratando do assunto, percebe-se que o problema era reticente e dependia de uma conscientização da população. São três olhares sobre o mesmo problema: o estrangeiro, identificando a cidade como “suja”; o poder público, buscando soluções e a população, desrespeitando ou não as regras de despejos estabelecidas, vivendo o problema no seu cotidiano. Também se pode observar que enquanto a população era pequena, os depósitos de lixo não importunavam os vizinhos, nem podiam transformar-se em focos de doenças e epidemias, passavam imperceptíveis aos seus olhos, mas não ao do observador estrangeiro. Mas na medida em que a cidade desenvolveu-se seu lixo também cresceu e esse problema passaria a preocupar a todos na cidade, necessitando de soluções mais drásticas, como um recolhimento sistemático do mesmo.

Os mapas e plantas de Porto Alegre registraram graficamente a cidade, transportaram para o papel o traçado e a percepção espacial que o poder público e a população possuíam do local onde viviam. O registro gráfico, com a utilização dos conhecimentos científicos e tecnológicos disponíveis no momento, permite que, mais de 150 anos depois, se conheça a cidade daquele período, a localização dos principais prédios públicos, igrejas e sistema viário. Em todos os exemplares pesquisados encontram-se referências às ruas, praças, principais edificações públicas e religiosas.

Sobre Porto Alegre não se tem uma grande quantidade de exemplares, alguns estão perdidos para sempre, outros talvez nem tenham sido elaborados, ao contrário de muitas das cidades brasileiras. Ressente-se a falta de uma planta cadastral, com as divisões das propriedades e com as construções já realizadas. Assim também não há na documentação pesquisada deste período plantas das melhorias realizadas nas ruas e na cidade como um todo, esse detalhamento das plantas e projetos só viria a acontecer na passagem para o século XX.

A organização espacial do povoado evoluiu a partir de um traçado inicial, baseado em três ruas paralelas, correndo no sentido da colina, a primeira margeando o lago, a segunda no contorno intermediário da colina e a terceira no seu topo, sendo estas cortadas por ruas transversais, muitas delas em acentuado aclive e, conseqüentemente, desgastadas pela erosão oriunda das águas das chuvas que desciam a encosta. Não era um traçado premeditado, fora adaptado ao terreno, como a maior parte das cidades coloniais portuguesas, entretanto,

com o crescimento inevitável de Porto Alegre, novas ruas foram abertas, pelo lado sul da colina ou em direção ao leste, sobre a parte alta dos Moinhos de Vento e mesmo margeando o Guaíba, na direção norte. Como se viu, algumas ruas foram abertas a partir dos pedidos dos moradores, que já haviam construído em suas propriedades, outras foram iniciativas do poder público e constavam no Plano da cidade, com o objetivo de melhorar a circulação de carros e pessoas, como a Estrada que ligaria a Azenha à Praia de Belas na altura da atual José de Alencar, as Ruas do Imperador e da Imperatriz, na área da Várzea, a Rua do Senhor dos Passos, a da Brigadeira, atual Conceição, ligando o Caminho Novo à Várzea. Pelo estudo da cartografia pode-se observar o crescimento da cidade para fora da sua ocupação inicial, limitada pelas trincheiras que ajudaram a cidade a resistir ao cerco dos farroupilhas, entre 1836/1840. Nas plantas de 1837 e 1839, observou-se a cidade planejada, mas que não seria executada em função da questão legal envolvendo a Várzea, a qual fora doada para ser utilizada como uma área com fins públicos e não poderia ser loteada, como pretenderam alguns membros da administração municipal e provincial. Enfim foi uma pendência judicial que levou mais de cem anos para ser resolvida, e pode ser considerada uma vitória dos moradores da cidade que, ainda na década de 1830, reclamavam pela manutenção daquela área verde.

Assim retomando o geógrafo cultural Paul Claval,⁵⁵⁵ quando diz que “*os lugares não tem somente uma forma e uma cor, uma racionalidade funcional e econômica. Eles estão carregados de sentido para aqueles que os habitam e os freqüentam*”. Assim os lugares de Porto Alegre, dentre os quais a Várzea fora disputada entre parcelas da população: possíveis proprietários e aqueles que acreditavam no direito de toda a comunidade poder usufruí-la; esses lugares possuem diferentes significados para cada um desses personagens. Cada um teve uma história ligada àquele lugar, que pode não ser a mesma do seu vizinho, mas essas histórias podem ser reunidas e contadas às gerações futuras, trazendo de volta os vários sentidos e significações daquele lugar. Assim também os nomes antigos pelos quais denominavam as ruas e becos da cidade estão carregados de significados e representações que acabaram se perdendo na medida em que o tempo passava, a cidade crescia e os nomes mudavam para homenagear os heróis da Pátria. Nomes como o Beco do Fanha, a Rua dos Sete Pecados, a Rua Direita ficaram apenas na memória dos mais velhos ou nos livros antigos dos cronistas, seus significados são esquecidos pelos que hoje passavam ou moram naquelas

⁵⁵⁵ CLAVAL, Paul. A geografia cultural. Florianópolis, Editora da UFSC, 1999. P. 55.

ruas, mas, talvez, as sombras desses personagens, ainda permaneçam a assombrar aqueles lugares.

As paisagens de Porto Alegre, descritas pelos viajantes que aqui estiveram, demonstram seu entusiasmo com o Novo Mundo e com uma nova realidade desconhecida. Surpreendem-se com o panorama descortinado do alto da colina, com a exuberância das águas, as tonalidades de verde, as colinas arredondadas e ao fundo a cadeia de montanhas, todos os aspectos em excesso, algo impensável na Europa que conheciam; assim tentam descrever aos seus leitores, tentando reproduzir em palavras a sensação que experimentavam. Entretanto, não se deve esquecer que está implícito no próprio conceito de paisagem: “a perspectiva de quem a observa”, assim retoma-se Cosgrove quando afirma que a paisagem representa *“uma maneira pela qual muitos europeus representaram para si próprios e para os outros o mundo ao seu redor e suas relações para com ele, e através do qual comentaram suas próprias relações sociais.”*⁵⁵⁶ Assim as descrições de Porto Alegre feitas pelos viajantes também carregam significados e representações desse “olhar” europeu, que se surpreende com as belezas naturais diversas daquelas existentes em seu país, em especial com a abundância das águas. Mas para os porto-alegrenses, o lago serve apenas como local para coleta de água, despejo para o lixo ou mesmo para pesca, nada se encontrou no período que demonstre alguma sensibilidade poética para com as águas do Guaíba, como apareceria algumas décadas depois.

Porto Alegre, no período entre 1800 e 1850, recebeu viajantes estrangeiros, que com seu “olhar” observaram a cidade e a descreveram textualmente, utilizando-se dos textos literários, sejam diários minuciosos, relatos ou reminiscências, para manter viva a lembrança de sua passagem pela cidade. Escreveram suas impressões, suas emoções ou retrataram fielmente ou não aquilo que viram, na esperança de serem lidos por leitores ávidos de novidades, em busca de conhecimento, aventura ou entretenimento. Mas esse olhar estrangeiro encontrara na cidade, um olhar local, quase obscurecido pelo seu cotidiano, que via, mas na realidade, deixava-se levar pelas dificuldades encontradas no seu dia-a-dia. Essa população vivia a sua realidade diária, enfrentava seus problemas em relação à vida na pequena vila/cidade, que nesses cinquenta anos, crescera assombrosamente, fazia suas reivindicações ao poder público, reclamava, procurava ser porta-voz da cidade. Nessa esfera, caberia ao poder público, representado pela Câmara Municipal, buscar a ação através do trato da coisa pública, ou seja, na tentativa de solucionar as questões levantadas pela população em

⁵⁵⁶ COSGROVE, 1984, apud HOLZER, Werther. Um estudo fenomenológico da paisagem e do lugar: a crônica dos viajantes no Brasil do século XVI. Tese de doutorado. 1998.

relação à vida em Porto Alegre. E, finalmente, a cartografia estudada registrou, utilizando os métodos e instrumentos científicos-tecnológicos conhecidos à época, as principais questões relativas à ocupação do espaço da cidade, bem como à localização de prédios públicos e religiosos.

Portanto, constatou-se através do confronto entre esses olhares diferentes que Porto Alegre era uma cidade que estava crescendo e desenvolvendo-se, ao mesmo tempo em que se buscavam as soluções para os problemas decorrentes desse crescimento, tanto no ordenamento urbano, como nas questões de salubridade. O olhar do estrangeiro permite que se tenha uma outra visão da cidade, aquela que o olhar do habitante ou do legislador não vê ou demora a assimilar, uma vez que os problemas do cotidiano acabam cegando-o.

ANEXO 1

Tabela de Ocorrências nas Atas da Câmara Municipal de Porto Alegre.

data/ número de ocorrências nas atas	obras diversas	edificações/cercas	Obras e edificações (totais)	calçadas	consertos e melhorias ruas	aterro/desaterro das ruas	abertura de ruas	fechamento de ruas	Ruas (totais)
1801	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1802	2	0	2	0	0	0	0	0	0
1803	2	0	2	0	0	0	0	0	0
1804	0	0	0	1	0	0	0	0	1
1805	0	0	0	0	1	0	0	0	1
1806	0	0	0	0	5	0	0	0	5
1807	4	0	4	2	4	1	0	0	7
1808	5	1	6	3	1	4	0	0	8
1809	0	0	0	9	1	0	0	0	10
1810	6	1	7	1	1	0	0	0	2
1811	0	0	0	0	7	1	0	0	8
1812	1	0	1	0	3	0	0	0	3
1813	3	1	4	1	2	0	0	0	3
1814	0	0	0	1	1	0	0	0	2
1815	1	0	1	1	0	0	0	0	1
1816	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1817	3	0	3	0	1	1	2	0	4
1818	2	0	2	0	0	0	0	0	0
1819	2	1	3	3	2	1	0	0	6
1820	1	2	3	0	0	0	0	0	0
1821	4	4	8	0	1	0	1	0	2
1822	4	0	4	0	0	1	1	0	2
1823	4	5	9	2	0	0	2	0	4
1824	2	10	12	0	0	0	0	0	0
1825	2	2	4	2	0	0	0	0	2

data/ número de ocorrências nas atas	obras diversas	edificações/cercas	Obras e edificações (totais)	calçadas	consertos e melhorias ruas	aterro/desaterro das ruas	abertura de ruas	fechamento de ruas	Ruas (totais)
1826	0	2	2	4	0	0	0	0	4
1827	0	1	1	2	0	0	0	0	2
1828	0	0	0	4	0	0	0	0	4
1829	0	21	21	4	4	0	1	0	9
1830	0	26	26	4	8	0	0	0	12
1831	0	11	11	0	2	0	0	1	3
1832	0	5	5	1	2	0	2	3	8
1833	0	15	15	6	4	0	0	1	11
1834	0	9	9	0	1	0	0	2	3
1835	0	5	5	1	0	0	5	6	12
1836	0	1	1	0	0	0	1	1	2
1837	0	4	4	2	0	0	0	0	2
1838	0	6	6	4	0	1	7	0	12
1839	0	1	1	0	1	0	1	0	2
1840	0	0	0	0	3	0	0	0	3
1841	0	5	5	0	12	0	4	2	18
1842	0	11	11	4	9	0	3	3	19
1843	0	4	4	3	10	13	8	1	35
1844	0	2	2	7	10	8	11	2	38
1845	0	10	10	14	22	20	23	3	82
1846	10	26	36	9	8	9	13	4	43
1847	7	11	18	7	10	4	4	3	28
1848	11	20	31	4	15	18	14	2	53
1849	9	31	40	9	21	16	6	4	56
1850	8	26	34	7	23	16	11	2	59
Total	93	280	373	122	195	114	120	40	591

Dados Brutos: Livros de Atas da Câmara Municipal de Porto Alegre, 1766-1850, AHMV.

Tabela de Ocorrências nas Atas da Câmara Municipal de Porto Alegre.

data/ número de ocorrências nas atas	alinhamento / arruamentos / demarcações	aforamento/títulos de terrenos	terrenos devolutos	doação de terrenos	terrenos	Terrenos (totais)	campos e sesmarias	Limpeza	Abastecimento de água
1801	0	0	0	1	0	1	0	0	0
1802	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1803	0	1	0	0	0	1	0	0	0
1804	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1805	0	2	0	0	0	2	2	0	0
1806	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1807	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1808	2	0	0	4	0	6	19	1	0
1809	0	0	0	3	0	3	76	0	0
1810	0	0	2	8	0	10	27	1	0
1811	1	0	0	0	0	1	50	1	0
1812	0	0	0	1	0	1	6	0	0
1813	6	0	6	16	0	28	13	0	0
1814	0	0	0	3	0	3	3	0	0
1815	2	1	0	0	0	3	2	0	0
1816	1	0	0	0	0	1	2	0	0
1817	0	0	1	5	0	6	5	0	0
1818	4	0	0	0	0	4	1	0	0
1819	5	1	0	0	0	6	1	0	0
1820	5	1	0	3	0	9	20	0	0
1821	6	0	0	25	0	31	28	0	0
1822	0	4	3	12	0	19	8	0	0
1823	15	0	0	3	0	18	4	0	0

data/ número de ocorrências nas atas	alinhamento / arruamentos / demarcações	aforamento/títulos de terrenos	terrenos devolutos	doação de terrenos	terrenos	Terrenos (totais)	campos e sesmarias	Limpeza	Abastecimento de água
1824	7	4	6	11	0	28	2	0	0
1825	3	1	1	0	0	5	0	0	0
1826	1	0	1	0	0	2	0	0	1
1827	6	0	2	2	0	10	0	0	0
1828	12	1	1	1	0	15	0	0	0
1829	67	6	6	5	0	84	0	8	1
1830	51	9	2	2	0	64	0	8	4
1831	38	1	2	1	0	42	0	0	2
1832	58	0	0	3	0	61	0	1	0
1833	22	3	6	3	0	34	0	1	1
1834	17	0	2	1	0	20	0	5	0
1835	9	5	0	0	0	14	0	1	1
1836	2	0	0	0	0	2	0	4	0
1837	1	1	0	0	0	2	0	11	0
1838	5	4	0	0	0	9	0	10	3
1839	3	5	0	0	0	8	0	7	1
1840	6	0	0	0	0	6	0	3	1
1841	12	6	0	0	0	18	0	3	0
1842	9	15	0	0	0	24	0	7	1
1843	12	23	5	0	0	40	0	10	2
1844	12	14	0	0	0	26	0	5	0
1845	18	22	1	0	0	41	0	2	3
1846	14	10	0	0	28	52	0	1	5
1847	13	3	6	0	33	55	0	4	3
1848	20	5	0	0	27	52	0	4	6
1849	11	7	2	0	27	47	0	11	1
1850	11	3	3	0	19	36	0	8	0
Total	487	158	58	113	134	950	269	117	36

Dados Brutos: Livros de Atas da Câmara Municipal de Porto Alegre. 1766-1850. AHMV.

ANEXO 2

Os nomes das ruas de Porto Alegre

Ao longo dos anos os nomes das ruas foram sendo alterados, s primeiros foram dados espontaneamente pela população, em homenagem ao seu primeiro morador ou a algum morador inusitado, a uma característica marcante do lugar. Mais tarde, surgiu o costume do poder público interferir nesta nomenclatura, homenageando pessoas ou fatos marcantes. Foi o que ocorreu durante a visita do Imperador D. Pedro II a Porto Alegre, quando se abriu duas ruas em sua homenagem e à Imperatriz. Como curiosidade e auxílio aos que pela primeira defrontam-se com estes pitorescos nomes, copilamos o texto de Walter Spalding, publicado em sua obra *Pequena História de Porto Alegre*.

Correspondência dos nomes das ruas

Somente podemos relacionar as ruas de Porto Alegre, em sua totalidade, a partir de 1835. Nessa época já existiam 54 logradouros públicos, ruas e praças, becos, caminhos e praias.

Nestas, salientavam-se alguns prédios, como o Palácio do Governo, a Matriz e a Casa da Assembleia, antiga Tesouraria da Fazenda, na Rua Formosa; Casa da Alfândega, na praça do mesmo nome; Hospital de Caridade e Capela dos Passos, na Rua do Hospital; Igreja do Rosário, na rua do mesmo nome; Arsenal de Guerra, na Rua da Praia, altura da Praia do Arsenal; Quartel do Oitavo, na Praça do Portão; duas chácaras intra-muros: a do Joãozinho, na atual Cidade Baixa, e a de São Rafael, dos herdeiros de Rafael Pinto Bandeira, da Rua do Hospital, trecho atual da Praça D. Feliciano, ao Caminho Novo. E alguns solares, sendo o mais importante, o do Visconde de São Leopoldo, na Rua Formosa, construído em 1822-1824, com fundos até a Rua do Cotovelo.

Além dos logradouros citadinos, três estradas principais que ligavam a cidade com outros pontos: Estrada do Mato Grosso, para Viamão; Estrada de Belém, para Belém (Velho) e Viamão; Estrada da Aldeia, para Gravataí, e, mais, pelo Caminho Novo, para São Leopoldo e demais colônias alemãs.

- *Beco da Fonte - Que teve, também, o nome de Beco do Jacques por ali residir o escrivão Francisco Jacques Neves, e depois o de Gen. Gonçalves. Hoje Rua 24 de Maio.*
- *Beco da Ópera - Foi Rua do Comércio e é hoje Rua Uruguai.*

- *Beco do Barbosa - Foi Rua Aurora, hoje Rua Dr. Barros Cassal.*
- *Beco do Carneiro - Começava no Caminho Novo e terminava no Beco do Chico Pinto - deve ser o início da atual Rua Garibaldi. Não cremos que tenha sido, como querem alguns, a Rua Comendador Coruja, ou a Ramiro Barcelos (esta também conhecida por Beco da Marcela), abertas bem mais tarde.*
- *Beco do Chico Pinto - Início da Rua da Floresta que continuava com a Estrada da Floresta - Rua Cristóvão Colombo.*
- *Beco do Coelho - Travessa Itapirú, atualmente Eng.º Acilino de Carvalho.*
- *Beco do Couto - Rua Senhor dos Passos.*
- *Beco do Fanha - Rua Caldas Júnior (antes Rua Paisandú).*
- *Beco do Firmo - Rua Avaí.*
- *Beco do Israel - Antiga Rua 1.º de Março, atual Prof. Sarmiento Leite.*
- *Beco do Leite - Ligava a Rua da Graça à Rua Nova. Desapareceu com a construção do Edifício onde funcionam os escritórios da Cia. Estadual de Energia Elétrica. Denominou-se, a partir de 1870 a seu desaparecimento - Travessa Angustura.*
- *Beco do Oitavo - Foi Rua Três de Novembro - Rua Desembargador André da Rocha. O Beco do Oitavo tem dolorosíssima história. Era habitado por toda a escória social e local de brigas constantes e assassinatos. Assim foi até ser transformada, na primeira administração Loureiro da Silva.*
- *Beco do Rosário - Rua 24 de Maio, desaparecido para dar lugar à Av. Otávio Rocha.*
- *Caminho da Azenha - Ia do fim da Rua Azenha antiga, na atual José Bonifácio, onde terminava a Várzea, até a Ponte do Chico da Azenha. Dali para diante era Estrada de Belém (Velho), atual Prof. Oscar Pereira.*
- *Caminho da Capela - Av. Protásio Alves. Era o caminho que, partindo da Várzea, levava à Capela do Viamão. Teve o nome de Caminho do Meio.*
- *Caminho de Belas - Avenidas Praia de Belas e Padre Cacique.*
- *Caminho do Passo da Areia - Nome dado à Av. Independência, Rua 24 de Outubro (antiga Moinhos de Vento) e outras até o Passo da Areia e seu desvio para Gravataí (Aldeia de Nossa Senhora dos Anjos de Gravataí). Também era conhecida e muito mais conhecida por Estrada da Aldeia dos Anjos, ou simplesmente Estrada da Aldeia.*
- *Caminho Novo - Rua Voluntários da Pátria, trecho da Chácara São Rafael ao Solar de D. Diogo de Souza (demolido) e daí à estrada para São Leopoldo.*
- *Praça da Alfândega - Nela ficava a escadaria do porto da cidade. Foi batizada ao ser*

criada a Alfândega e instalada numa casa existente no então largo, fronteiro à atual Caixa Económica Federal, em quase toda a extensão da praça, denominada, mais tarde Senador Florêncio.

- *Praça do Palácio - Praça da Matriz - Praça Dom Pedro II - hoje Praça Marechal Deodoro.*
- *Praça do Paraíso - Praça dos Ferreiros, Praça do Mercado, Praça Conde d'Eu, passou, com a República, a ser Praça 15 de Novembro.*
- *Praça do Portão - Onde ficava o portão de entrada para a cidade no tempo da «muralha». Antes de 1910 denominava-se Praça Marques de Souza. Com a transferência do monumento do Conde de Porto Alegre da Praça Marechal Deodoro para ela, passou a denominar-se Conde de Porto Alegre.*
- *Praia do Arsenal - Trecho da Rua da Praia entre a atual Travessa Araújo Ribeiro à Ponta de Pedras. O nome era somente da praia propriamente dita e seus trapiches.*
- *Praia do Caminho Novo - Trecho da Praça do Paraíso à Chácara São Rafael. Rua Voluntários da Pátria.*
- *Praia do Riacho - Rua Gen. Pantaleão Teles, hoje Washington Luís.*
- *Rua Bela - Rua Gen. Portinho.*
- *Rua Clara - Rua Gen. João Manoel.*
- *Rua da Azenha - Antes Estrada da Azenha - Começava nos fundos do quartel e terminava na Ponte da Azenha. É hoje Av. João Pessoa e início da Rua da Azenha.*
- *Rua da Cadeia - Foi, depois, Dois de Fevereiro. Desapareceu para ser incorporada à Av. Salgado Filho.*
- *Rua da Figueira - Rua Gel. Genuíno.*
- *Rua da Margem - Por marginar o Riacho que desembocava no Guaíba logo depois da Ponte de Pedras (Praça dos Açorianos, hoje) - Rua João Alfredo.*
- *Rua da Misericórdia - Era o nome do trecho da Rua do Hospital, hoje Prof. Armes Dias.*
- *Rua da Olaria - Rua Gen. Lima e Silva.*
- *Rua da Praia e da Graça - Atualmente formam a Rua dos Andradas. A primeira vinha da Ponta de Pedras (da demolida Cadeia) à Praça da Alfândega; a segunda, da Rua do Ouvidor até a Estrada da Aldeia que começava no trecho aberto na Chácara São Rafael.*
- *Rua da Varzinha - Rua Demétrio Ribeiro.*
- *Rua D'Alegria - Rua Gen. Vitorino.*
- *Rua de Santa Catarina - Rua Dr. Flores.*

- *Rua Direita - Forma, hoje, as Ruas Gen. Canabarro e Gen. Cipriano Ferreira. Denominavam-na «direita» por ironia.*
- *Rua do Arroio - Rua Gen. Bento Martins. Teve os batismos populares de Rua dos Sete Pecados; Rua dos Pecados Mortais, e o trecho da Rua da Praia até a do Cotovelo, era, popularmente, dos Nabos a Doze, por que nela havia uma quitanda que vendia nabos a doze por um vintém. No centro corria um arroio.*
- *Rua do Arvoredo - Rua Gel. Fernando Machado.*
- *Rua do Cemitério - Rua Espírito Santo. Tinha o nome de «Cemitério», porque nela ficava o cemitério principal, no local hoje da Cúria Metropolitana.*
- *Rua do Cotovelo e da Ponte - Atual Rua Riachuelo. A primeira vinha da Ponta de Pedras até a Rua Clara; a segunda da Rua Clara até a Rua do Hospital.*
- *Rua do Ouvidor - Rua Gen. Câmara. Tinha o apelido popular de Rua da Ladeira.*
- *Rua do Poço - Foi a Rua Gen. Paranhos, que desapareceu incorporada à Av. Borges de Medeiros. Começava na Rua Nova e terminava na da Figueira.*
- *Rua do Rosário - Rua Vigário José Inácio.*
- *Rua dos Braganças - Rua de Bragança - Foi a primeira rua que teve nome oficial em Porto Alegre, em 1795. Foi Gen. Silva Tavares e, depois, com a República, Marechal Floriano. O trecho da Rua Duque de Caxias até a Gen. Genuíno (da Figueira), com a construção do Liceu D. Afonso na esquina (hoje ocupada pelo Colégio Sevigné), passou, popularmente a denominar-se Rua ou Beco do Liceu.*
- *Rua Formosa, de São José e do Hospital - Formam a atual Rua Duque de Caxias. A primeira vinha da Ponta de Pedras até o meio da quadra entre as atuais Ruas João Manoel e Gen. Auto; a segunda partia desse ponto até a Rua de Bragança, mas era mais conhecida por Formosa até a praça e da praça em diante era Rua do Hospital até a Chácara São Rafael na Estrada da Aldeia. Hoje a parte do Quartel do Oitavo (PE atualmente) denomina-se Rua Prof. Annes Dias.*
- *Rua Nova - Rua Gen. Andrade Neves.*
- *Rua Nova do Poço - Rua Jerônimo Coelho, que foi também São Jerônimo.*
- *Rua Principal - Rua Gen. Vasco Alves.*

Existiam, ainda, alguns trechos, então becos, e hoje boas ruas, que não tinham denominação, principalmente na atual Cidade Baixa, onde predominavam as pequenas chácaras e se destacava o solar dos depois Barões de Gravataí, incendiada a 28 de novembro

de 1875, dando lugar à formação do Arraial da Baronesa, com a divisão da chácara pelos herdeiros.

Fonte: SPALDING, Walter. Pequena História de Porto Alegre. Porto Alegre: Editora Sulina, 1967. p. 259 a 263.

BIBLIOGRAFIA:

FONTES PRIMÁRIAS:

Manuscritas:

Livros de Atas da Câmara Municipal – 1766-1850. Arquivo Histórico Moisés Vellinho.

Livros de Correspondência Recebida da Câmara Municipal de Porto Alegre – 1766-1850.
Arquivo Histórico Moisés Vellinho.

Livros de Correspondência Expedida da Câmara Municipal de Porto Alegre – 1829-1850.
Arquivo Histórico Moisés Vellinho.

Livro de Registro das Posturas Municipais – 1829

Projeto de regulamento que deve ser observado na construção dos edifícios – 1850. Arquivo
Histórico Moisés Vellinho.

Mesa do Desembargo da Corte. Rio Grande do Sul. Cx. 187. Pacs. 1, 2 e 3. Arquivo Nacional.
Rio de Janeiro.

Impressas:

Anais das Atas da Câmara de Vereadores de Porto Alegre. Vol. 6. Porto Alegre: SMC, 1994.

Anais do Arquivo Histórico do Rio Grande do Sul, vol.11, 1995.

Boletim Municipal. nº 1. Porto Alegre: Prefeitura Municipal, 1939.

Boletim Municipal. v. VIII, nº 22. Porto Alegre: Prefeitura Municipal, 1945.

Catálogo das Atas da Câmara de Vereadores de Porto Alegre. 1825-1835. Vol. 7. Porto Alegre:
UE/Porto Alegre, 1994.

_____. 1836-1845. Vol. 8. Porto Alegre: UE/Porto Alegre, 1998.

_____. 1836-1845. Vol. 9. Porto Alegre: UE/Porto Alegre, 1999.

Coleção de Leis do Império do Brasil – 1828. Parte Segunda. Rio de Janeiro: Typografia
Nacional, 1878, p. 74-89.

Livro das Posturas Policiais Reformadas – 1837. Porto Alegre: Typografia do Comércio, Rua
da Praia, 1847. Arquivo Histórico Moisés Vellinho.

Relatos de viajantes

- BARRETO, Domingos Alves Branco Moniz. Observações relativas à Agricultura, Comércio e Navegação do Continente do Rio Grande de São Pedro. In: CÉSAR, Guilhermino. Primeiros cronistas do Rio Grande do Sul 1605-1801. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2. ed., 1981. p. 171-174.
- BLASCO, Miguel Angelo de. Notícia breve da marcha, que fez o Ilmo. e Exmo. Snr. Gomes Freyre de Andrada. In: Revista do Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Sul. II Trimestre. Ano XVIII. Porto Alegre: Livraria do Globo, 1938.
- BOHM, João Henrique. Mémoires relatifs à l'expédition au Rio Grande. In: Anais do Simpósio Comemorativo do Bicentenário da Restauração do Rio Grande (1776-1976), III vol. Rio de Janeiro, 1979.
- BETTAMIO, Sebastião Francisco. Notícia particular do Continente do Rio Grande do Sul, segundo o que vi no mesmo Continente, e notícias que nelle alcancei com as notas do que me parece necessário para augmento do mesmo Continente e utilidade da Real Fazenda. In: Revista do Instituto Histórico e Geographico Brasileiro, Rio de Janeiro: 1858, 3º trimestre, tomo XXI, pp. 219-270.
- CESAR, Guilhermino. Primeiros cronistas do Rio Grande do Sul: 1601-1801. Porto Alegre: Faculdade de Filosofia/UFRGS, 1969.
- DEBRET, Jean Baptiste. Viagem pitoresca e histórica ao Brasil. São Paulo/Belo Horizonte: Edusp/Itatiaia, 1976.
- DREYS, Nicolau. Notícia descritiva da Província do Rio Grande de São Pedro do Sul. Porto Alegre: Editora Nova Dimensão/EDIPUCRS. 1990.
- FERNANDES, Domingos José Marques. Descrição corográfica, política, civil e militar da Capitania do Rio Grande de São Pedro do Sul. In Pesquisa – História n° 15. Porto Alegre: Instituto Anchieta de Pesquisas, 1961.
- FREITAS, Décio. Capitalismo Pastoril. Porto Alegre: EST - SLB, 1980.
- ISABELLE, Arsène. Viagem ao Prata e ao Rio Grande do Sul. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2006.
- LÈRY, Jean de. Viagem à Terra do Brasil. São Paulo: Livraria Martins Editora, 1950.
- LUCCOCK, John. Notas sobre o Rio de Janeiro e partes meridionais do Brasil. Belo Horizonte: Editora Itatiaia, 1975.

- MAWE, John. Viagem ao interior do Brasil. Principalmente aos distritos do ouro e dos diamantes. Rio de Janeiro: Zelio Valverde, 1944.
- SAINT-HILAIRE, Auguste. Viagem ao Rio Grande do Sul. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2002.
- SEIDLER, Carl. Dez anos no Brasil. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2003.
- STADEN, Hans. Hans Staden: suas viagens e cativo entre os índios do Brasil. Tradução: Alberto Löfgren. Texto ordenado por Monteiro Lobato. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1945. 4ª ed.

FONTES SECUNDÁRIAS

- AB'SÁBER, Aziz Nacib. O Sítio urbano de Porto Alegre. In: AB'SÁBER, Aziz Nacib; ROCHE, Jean. Três estudos Rio-Grandenses. Porto Alegre: Faculdade de Filosofia da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 1966.
- ABREU, Maurício. Pensando a cidade no Brasil Colonial. In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo César da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato (orgs.) Brasil: Questões atuais de reorganização do território. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1996.
- _____. Construindo uma geografia do passado: Rio de Janeiro, cidade portuária, século XVII. In: Revista GEOUSP n° 7, DG/FFLCH/USP, 2000.
- ALDEN, Dauril. Royal government in Colonial Brazil – with special reference to the Administration of the Marquis of Lavradio, Viceroy, 1769-1779. Berkeley/Los Angeles: University of California Press, 1968.
- AMARAL, Marise Basso. Histórias de viagem e a produção cultural da natureza: A paisagem do Rio Grande do Sul, segundo os viajantes estrangeiros do século XIX. Porto Alegre: UFRGS, Faculdade de Educação, 2003. (tese de doutorado)
- ANTUNES, De Paranhos. Porto Alegre no século XVIII. In: Anais do III Congresso Sul Rio-Grandense de História e Geografia. Porto Alegre: Oficinas Gráficas da Livraria do Globo. 1940, vol.3., p.1039-1069.
- ARENDETT, Hannah. A condição humana. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1991.
- BARREIRO José Carlos. Imaginário e viajantes no Brasil do século XIX: cultura e cotidiano, tradição e resistência. São Paulo: Editora da UNESP, 2002.

- BARRETO, Abeillard. Viajantes estrangeiros no RS até 1900. In: Fundamentos da cultura Rio-Grandense, 5ª série. Porto Alegre: Faculdade de Filosofia da UFRGS, 1962.
- _____. Bibliografia Sul Rio-Grandense: A contribuição portuguesa e estrangeira para o conhecimento e a integração do Rio Grande do Sul. Rio de Janeiro: Conselho Federal de Cultura, 1976.
- BARROS, Paulo Cezar de. Mobilidade Intra-urbana na Metrópole Carioca: A Reforma Sampaio e a questão dos exilados do Morro do Castelo. Disponível em: www.igeo.uerj.br/VICGB-2004. Acesso em 15 de junho de 2006.
- BELLUZZO, Ana Maria. O Brasil dos Viajantes. V. 1 O imaginário do Novo Mundo. V.2. Um lugar no Universo. Vol.3. A construção da paisagem. São Paulo: Metalivros; Salvador, Ba: Fundação Odebrecht, 1994.
- BENJAMIN, Walter. Obras escolhidas. São Paulo: Editora Brasiliense, 1985.
- BLACK, Jeremy. Mapas e História: Construindo imagens do passado. Bauru, SP: EDUSC, 2003.
- BORGES FORTES. Troncos seculares. Rio de Janeiro: S/editor, 1931.
- _____. Casais. Rio de Janeiro: Edição do Centenário Farroupilha-1, 1932.
- BORGES FORTES, Amyr; WAGNER, João B. S. História administrativa, judiciária e eclesiástica do Rio Grande do Sul. Porto Alegre: Editora do Globo, 1963.
- BRAUDEL, Fernand. Escritos sobre a História. São Paulo: Editora Perspectiva, 1992.
- _____. Civilização material, economia e capitalismo. (3 vols.) São Paulo, SP: Martins Fontes, 1996.
- BURKE, Peter. Variedades da História Cultural. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2000.
- CABRAL, Oswaldo. Os açorianos. Florianópolis: s/editor, 1951. p.22.
- CALVINO, Ítalo. As cidades invisíveis. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.
- CAPEL, H. Geografía y arte apodémica en el siglo de los viajes. Scripta Nova. [En línea]. Barcelona: Universidad de Barcelona, Marzo de 1985, ano IX, nº 56. Disponível em: www.ub.es/geocrit/geo56.htm. [05 de Marzo de 2006]. ISSN: 0210-0754. Acesso em 20 de outubro de 2006
- CARDOSO, Ciro Flammarion. Repensando a construção do espaço. In: Revista de História Regional. 3(1):7-23, Verão 1998.
- CARDOSO, Sérgio. O olhar dos viajantes. In: NOVAES, Adauto. (org.) O olhar. São Paulo, Companhia das Letras, 1989.
- CASTELLS, Manuel. A questão urbana. Rio de Janeiro: Terra e Paz, 1983.

- CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo César da Costa; CORREA, Roberto Lobato. Explorações Geográficas: Percursos no fim do século. Rio de Janeiro: Bertrand do Brasil, 1997.
- _____. Geografia: Conceitos e temas. Rio de Janeiro: Bertrand do Brasil, 2003.
- CENTURIÃO, Luiz Ricardo Michaelsen. A cidade colonial no Brasil. Porto Alegre: EDIPUCRS, 1999.
- CESAR, Guilhermino. Primeiros cronistas do Rio Grande do Sul: 1601-1801. Porto Alegre: Faculdade de Filosofia/UFRGS, 1969.
- _____. História do Rio Grande do Sul: Período Colônia. Porto Alegre: Martins Livreiro Editor, 2002. 2ª edição. p. 182
- CHARTIER, Roger. A história cultural: entre práticas e representações. Rio de Janeiro: Editora Bertrand Brasil, 1990.
- CHOAY, Françoise. A alegoria do patrimônio. São Paulo: Editora UNESP, 2001.
- CLAVAL, Paul. A Geografia Cultural. Florianópolis: Editora da UFSC, 1999.
- COMISSOLI, Adriano. Os “homens bons” e a Câmara de Porto Alegre. Niterói: UFF, 2006. (dissertação de mestrado)
- CORRÊA, Roberto Lobato; ROSENDAHL, Zeny (org). Matrizes da Geografia Cultural. Rio de Janeiro: EdUERJ, 2001.
- _____. Introdução à Geografia Cultural. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2003.
- _____. Geografia Cultural: um século (1). Rio de Janeiro: EdUERJ, 2004.
- _____. Paisagem, tempo e cultura. Rio de Janeiro: EdUERJ, 2004.
- _____. Paisagens, textos e identidade. Rio de Janeiro: EdUERJ, 2004.
- _____. Cultura, espaço e o urbano. Rio de Janeiro: EdUERJ, 2006.
- CORTESÃO, Jaime. Alexandre de Gusmão e o Tratado de Madrid (Antecedentes do tratado), vol. II, p.443. Rio de Janeiro: Instituto Rio Branco, 1956-1960.
- CORUJA FILHO. Datas rio-Grandenses. Porto Alegre: Divisão de Cultura, 1962.
- COSGROVE, Denis. A Geografia está em toda a parte: Cultura e simbolismo nas paisagens humanas. In: CORREA, Roberto Lobato; ROSENDAHL, Zeny. (org.) Paisagem, tempo e cultura. 2ª ed. Rio de Janeiro: EdUERJ, 2004.
- CRANG, Mike. Cultural Geography. London: Routledge, 1998.
- DAMASIO, Celuy Roberta Hundzinsky. O olhar segundo Jean Paul Sartre. In: Revista Espaço Acadêmico – nº 67 – dezembro/2006. – Disponível em: www.espaçoacademico.com.br/067/67damasio.htm. Acesso em 28 de dezembro de 2006

- DOCCA, E. F. de Souza. História do Rio Grande do Sul. Porto Alegre: Edição da “Organização Simões”, 1954.
- ELMIR, Cláudio Pereira. A história devorada. Porto Alegre: Escritos Editora, 2004.
- EZEQUIEL, Marcio da Silva. Visões da pobreza: Estudo temático dos viajantes no Rio Grande do Sul do início do século XIX. Porto Alegre: CPG História/UFRGS, 1999. (dissertação de Mestrado)
- FAORO, Raymundo. Os donos do poder. Porto Alegre: Editora Globo, 1975.
- FÉLIX, Loiva Otero. História e memória: a problemática da pesquisa. Passo Fundo: EDIUPF, 1998.
- FERREIRA FILHO, Arthur. História geral do Rio Grande do Sul (1503-1957). Porto Alegre: Editora Globo, 1958.
- FERRO, Gaetano. Sociedade humana e ambiente no tempo: Temas e problemas de Geografia Histórica. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1986.
- FIALHO, Daniela Marzola. Uma leitura sensível da cidade: a cartografia urbana. Disponível em <http://nuevomundo.revues.org/document3698.html?format=print> Acessado em 1º de setembro de 2007.
- FIGLIARELLI, Zélia Guareschi. O Rio Grande do Sul no olhar de viajantes: a contribuição de Saint-Hilaire para a leitura do território. Disponível em: www.semina.clio.pro.br/4-2-2006/Z%E9lia%20G%20Figliarelli. Acesso em 30 de outubro de 2006
- FLECK, Elaine Cristina Deckmann. De terra de ninguém à terra de muitos: Olhares e imagens fundadoras. (do século XVII ao XIX). In: BOEIRA, Nelson; GOLIN, Tau. (coord. Geral) História Geral do Rio Grande do Sul. Colônia. Vol 1. Passo Fundo: Méritos, 2006. p. 273-308.
- FLORES, Moacyr. Sítio Urbano. In: FLORES, Hilda Agnes (org.) Porto Alegre: História e Cultura. Porto Alegre: Martins Livreiro, 1987.
- GADDIS, John Lewis. Paisagens da História: Como os historiadores mapeiam o passado. Rio de Janeiro: Campus, 2003.
- GINZBURG, Carlo. Mitos, emblemas e sinais. São Paulo: Companhia das letras, 1989.
- GUERREIRO, Maria Rosália P. Spacial analyses in urban morphology a geometry of organic cities: Lisboa case study. Porto Alegre: Arquivo de Geografia Histórica Urbana do Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Sul.
- HABERMAS, Jürgen. Mudança estrutural da esfera pública. Rio de Janeiro, Tempo Brasileiro, 2003.
- HARNISCH, Wolfgang Hoffmann. O Rio Grande do Sul. Porto Alegre: Editora Globo, 1952.

- HOBBSAWM, Eric. Sobre história. Ensaios. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.
- HOLANDA, Sérgio Buarque. O semeador e o ladrilhador. In: Raízes do Brasil. Rio de Janeiro: José Olympio, 1969.
- _____. A herança colonial – sua desagregação. In: HOLANDA, Sérgio Buarque de. (org.) História Geral da Civilização Brasileira - tomo II, vol. 1. São Paulo: DIFEL, 1976. p. 9-39.
- HOLZER, Werther. Um estudo fenomenológico da paisagem e do lugar: A crônica dos viajantes no Brasil do século XVI. Niterói: UFF, 1998. (tese de doutorado)
- _____. Memórias de viajantes: Paisagens e lugares de um novo mundo. In: GEOgraphia. Ano II – nº3, 2000. Disponível em: www.uff.br/geographia/rev_03/werther%20holzer. Acesso em 30 de outubro de 2006.
- I SIMPÓSIO LUSO-BRASILEIRO DE CARTOGRAFIA HISTÓRICA. Rio de Janeiro, 12-15 de setembro de 2005.
- II SEMINÁRIO DE ESTUDOS EM ANÁLISE DO DISCURSO. UFRGS, PPG em Letras. Porto Alegre, 31 de outubro a 4 de novembro de 2005.
- JACKSON, R. A.; Lloyd, E. H. Cultural geography: people, places and environment. Saint Paul: West Publ.
- KURY, Lorelay. Viajantes-naturalistas no Brasil oitocentista: experiência, relato e imagem. In: História, Ciências, Saúde — Manguinhos, vol. VIII (suplemento), 863-80, 2001. Disponível em: www.scielo.br/pdf/hcsm/v8s0/a04v08s0.pdf. Acesso em: 14 de novembro de 2006.
- _____. “Auguste de Saint-Hilaire: viajante exemplar”. In: Revista Intellèctus [em línea]. Rio de Janeiro: Universidade Estadual do Rio de Janeiro, 2004, ano II, vol.I. <http://www2.uerj.br/~intellectus/Anterior_2_01.htm> [15 de Febrero de 2006] ISSN: 1676-7640.
- LAHUERTA, Flora Medeiros. Viajantes e a construção de uma idéia de Brasil no ocaso da colonização (1808-1822). In: Scripta Nova - REVISTA ELECTRÓNICA DE GEOGRAFÍA Y CIENCIAS SOCIALES. Vol. X, núm. 218 (64) Barcelona: Universidad de Barcelona, agosto de 2006. Disponível em: www.ub.es/geocrit/sn/sn-218-64.htm. Acesso em 20 de novembro de 2006.
- LATOUR, Bruno. Redes que a razão desconhece: laboratórios, bibliotecas, coleções. In: PARENTE, André (org.) Tramas da rede. Porto Alegre: Sulina, 2004, p.39-63.
- LE GOFF, Jacques. História e memória. Campinas: Editora da Unicamp, 1996.

- LEITE, Miriam Moreira. (org.) A Condição feminina no Rio de Janeiro. São Paulo: Editora Hucitec/EDUSP/Pró-Memória, 1993.
- _____. Livros de Viagem - 1803/1900. Rio de Janeiro: UFRJ Editora, 1997.
- LIMA, Valéria Alves Esteves. A viagem pitoresca e histórica de Debret: por uma nova leitura. Campinas: UNICAMP/Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, 2003. (tese de doutorado)
- LIPIETZ, Alain. Géographie culturelle, économique et ecologie. [s.l]: [s.n.], [s.d.]
- LISBOA, Karen Macknow. A Nova Atlântida de Spix e Martius: natureza e civilização na Viagem pelo Brasil. São Paulo: Editora Hucitec/FAPESP, 1997.
- MACEDO, Francisco Riopardense de. Porto Alegre, origem e crescimento. Porto Alegre: Editora Sulina, 1968.
- _____. Porto Alegre, história e vida da Cidade. Porto Alegre: Editora da Universidade, 1973.
- _____. História de Porto Alegre. Porto Alegre: Editora da Universidade/UFRGS, 1999.
- MAGNOLI, Demétrio. O Estado em Busca de seu território. In: JANCÓS, Istvan (org). Brasil: Formação do Estado e da Nação. São Paulo: Fapesp/ Hucitec/ Unijui, 2003.
- MARTINS, Liana Bach. NEVES, Gervásio Rodrigo. Mapas, plantas e planos de Porto Alegre: A produção das plantas urbanas. In: Anais do XVI Encontro Estadual de Geografia. Porto Alegre: AGB, 2006 (cd-rom)
- MARTINS, Luciana de Lima. O Rio de Janeiro dos viajantes: O olhar britânico (1800-1850). Rio de Janeiro, Jorge Zahar Editores, 2001.
- MARX, Murilo. Cidade no Brasil: terra de quem? São Paulo: EDUSP/ Nobel, 1991.
- _____. Cidade no Brasil, em que termos. São Paulo: Studio Nobel, 1999.
- MATOS, Olgária. O direito à paisagem. In: PECHMAN, Robert Moses. Olhares sobre a cidade. Rio de Janeiro: Ed. UFRJ, 1994. p. 42-59.
- MELLO, F. I. M. Homem de. Índice chronologico de factos mais notaveis da Historia da Capitania, depois Província, de S. Pedro do Rio Grande do Sul por F. I. M. Homem de Mello. Presidente da Província. Porto-Alegre-Fevereiro de 1867. Revista Trimestral do Instituto Histórico Geographico e ethnographico do Brasil. Tomo XLII, 1879. parte II.
- MENDONÇA. Alda Rocha. O olhar-viajante: a visão do outro. Disponível em: www.univercidade.br/html/cursos/graduacao/turism/artigos/olharviajante. Acesso em 15 de outubro de 2006.

- MENEGAT, Rualdo; PORTO, Maria Luiza; CARRARO, Clovis Carlos; FERNANDES, Luís Alberto Dávila. (coords.) Atlas Ambiental de Porto Alegre. Porto Alegre: Ed. da Unoversidade/ UFRGS, 2006.
- MENEZES, Ulpiano Bezerra de. A morfologia das cidades brasileiras: Introdução ao estudo histórico da iconografia. In: Revista USP São Paulo: USP, n° 30, jun/ago 1996, p.144-156.
- MICHELET, Jules. A agonia da Idade Média. São Paulo: EDUSC, 1992.
- MIRANDA, Marcia Eckert. O Continente de São Pedro: Administração pública no período colonial. Porto Alegre: Assembléia Legislativa do Estado do RS, Ministério Público do Estado do RS, CORAG, 2000.
- MONTEIRO, Charles. Porto Alegre: Urbanização e modernização. Porto Alegre: EDIPUCRS, 1995.
- MORAES, A. C Ideologias Geográficas. espaço, cultura e política no Brasil. São Paulo: Hucitec, 1988.
- NEVES, Gervásio Rodrigo A planta do Capitão Montanha. In: Anais do XVI Encontro Estadual de Geografia: Porto Alegre: AGB, 2006 (cd-rom)
- NEVES, Gervasio Rodrigo; MARTINS, Liana Bach. A cartografia histórica de Porto Alegre. Porto Alegre: Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Sul, 2005. CD-ROM.
- _____. Morro Santana: Qual morro? In: Anais do XVI Encontro Estadual de Geografia. Porto Alegre: AGB, 2006 (cd-rom)
- _____. Notas sobre os primórdios do abastecimento de água em Porto Alegre. In: Revista do Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Sul. Porto Alegre: Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Sul, 2007. p. 76-81.
- NOAL FILHO, Valter Antônio; FRANCO, Sérgio da Costa. Os viajantes olham Porto Alegre: 1754-1890. Santa Maria: Ana Terra, 2004.
- NORTON, William. Cultural geography: themes, concepts and analyses. Oxford: University Press, 2000.
- NOVAES, Adauto (org.) Tempo e história. São Paulo: Companhia das Letras/ Secretaria Municipal de Cultura, 1992.
- NOVAES, Adauto. De olhos vendados. In: NOVAES, Adauto. (org.) O Olhar. São Paulo, Companhia das Letras, 1989.
- NUTI, Lucia. Mapping Places: corography and vision in the Reanissance. In COSGROVE, Denis. (ed) Mappings. London: Reaktion Books, 2002. p. 94. apud. FIALHO, 2007.

- OBERACKER, Carlos. Viajantes, naturalistas e artistas estrangeiros. In: HOLANDA, Sérgio Buarque de. (org.) História Geral da Civilização Brasileira – tomo II, vol. 1. São Paulo: DIFEL, 1976. p. 117-131.
- PANNIZI, Wrama; ROVATTI, João F. (Orgs.) Estudos Urbanos: Porto Alegre e seu planejamento. Porto Alegre: Editora da Universidade/UFRGS/ Prefeitura Municipal de Porto Alegre, 1993.
- PEIXOTO, Nelson Brissac. O olhar do estrangeiro. In: NOVAES, Adauto. (org.) O Olhar. São Paulo, Companhia das Letras, 1989.
- _____. Paisagens urbanas. São Paulo: Editora SENAC SP/ Editora Marca D'Água, 1996.
- PESAVENTO, Sandra Jatahy.. O imaginário da cidade: visões literárias do urbano – Paris, Rio de Janeiro, Porto Alegre. Porto Alegre: Editora da Universidade/UFRGS, 1999.
- _____. Uma outra cidade: o mundo dos excluídos no final do século XIX. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 2001.
- PETERSEN FILHO, Germano. Porto Alegre: história e urbanização. Canoas: Editora La Salle, 1982.
- PHILO, Chris. História, Geografia e Geografia Histórica. In: GREGORY, Derek et alli. Geografia Humana: Sociedade, Espaço e Ciência Social. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1996.
- PICCOLO, Helga I.L. Da descolonização à consolidação da República: a questão do separatismo versus federação no Rio Grande do Sul. In: Indicadores Econômicos. Porto Alegre: FEE, 1993. V.21 nº 3. p.148-156.
- PORTO ALEGRE, Augusto. A fundação de Porto Alegre. Porto Alegre: Globo, 1906.
- PRADO JUNIOR, Caio. Formação do Brasil Contemporâneo. São Paulo: Livraria Martins Editora, 1942. 1ª ed.
- PRATT, Mary Louise. Os olhos do Império: relatos de viagem e transculturação. Bauru, SP: EDUSC, 1999.
- QUAINNI, Massimo. Marxismo e Geografia. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979.
- RANDLE, P. H. Geografia Histórica e Planeamiento. Buenos Aires: Editorial Universitária de Buenos Aires, 1966.
- REIS, Antonio Matos. Origens dos Municípios Portugueses. Lisboa: Livro Horizonte, 1991.
- REIS FILHO, Nestor Goulart. Evolução urbana no Brasil. São Paulo: Livraria Pioneira Editora/ USP, 1968.
- RHODEN, Luiz Fernando. Urbanismo no Rio Grande do Sul. Porto Alegre: EDIPUCRS, 1999.

- _____. A fronteira sulina do Brasil na 1ª metade do século XIX: traçados urbanos e arquitetura. Salvador: UFB, 2005 (tese de doutorado)
- _____. As primeiras posturas de Porto Alegre. In: Revista Pindorama. Porto Alegre: LEPAC, 2007. n° 2. Disponível: <http://www.ufrgs.br/artecolonial/pindorama> Acessado em 02 de dezembro de 2007.
- ROCHE, Jean. Porto Alegre, Metrópole do Brasil Meridional. In: AB'SÁBER, Aziz Nacib; ROCHE, Jean. Três estudos Rio-Grandenses. Porto Alegre: Faculdade de Filosofia da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 1966.
- RYKWERT, Joseph. A sedução do lugar. São Paulo: Martins Fontes, 2004.
- SALGADO, Graça. (coord.) Fiscais e Meirinhos: a administração no Brasil Colonial. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1986. p.16.
- SANTOS, Milton. A Noção de Tempo nos Estudos Geográficos. In: Por Uma Geografia Nova. São Paulo: Hucitec, 1986.
- _____. A natureza do espaço. Técnica e tempo, razão e emoção. São Paulo: Hucitec, 1996.
- SANTOS, Paulo. Formação de cidades no Brasil Colonial. Rio de Janeiro: EDUERJ, 2001
- SARTRE, J.P. Diário de uma guerra estranha: a "Drôle de Guerre". Rio de Janeiro: Editora Nova Fronteira, 1983. p. 141.
- SAUER, Carl O. Introducción a la geografía histórica. Disponível em: www.revistapolis.cl/8/geo.htm. Acesso em 20 de junho de 2006.
- SCHAMA, Simon. Paisagem e memória. São Paulo: Companhia das Letras, 1996
- SCHIAVENATTO, Iara Lis. Imagens do Brasil: entre a natureza e a história. In: JANCSÓ, Istvan (org.). Brasil: Formação do Estado e da Nação. São Paulo: Fapesp/ Hucitec/ Unijui, 2003. p.603-631.
- SECO, Ana Paula. História da educação no Brasil: O olhar dos viajantes britânicos sobre a educação (1808 - 1889). São Paulo, UNICAMP/Faculdade de Educação, 2004. (dissertação de mestrado)
- SILVA, Jandira M.M.; CLEMENTE, Ir. Elvo; BARBOSA, Eni. Breve histórico da imprensa. Porto Alegre: CORAG, 1986.
- SILVA, Lígia Maria Tavares da. Tempo, espaço, paisagem e lugar. Disponível em: <http://www.uff.br/posgeo>. 2004. Acesso em 12 de junho de 2006.
- SINGER, Paul. Desenvolvimento econômico e evolução urbana. São Paulo: Cia. Editora Nacional, 1977.
- SOUZA, Célia Ferraz de; MÜLLER, Doris Maria. Porto Alegre e sua evolução urbana. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2007. 2ª ed.

- SOUZA, Célia Ferraz de; PESAVENTO, Sandra Jatahy. Imagens urbanas: Os diversos olhares na formação do imaginário urbano. Porto Alegre: Editora da Universidade/UFRGS, 1997.
- SPALDING, Walter, "História da cidade por dois séculos" In: Biografia de uma cidade (edição comemorativa do bicentenário da cidade). Porto Alegre: Prefeitura Municipal de Porto Alegre, 1940.
- _____. Pequena história de Porto Alegre. Porto Alegre: Editora Sulina, 1967.
- STANISLAWSKY, Dan. Origem e difusão da cidade em tabuleiro xadrez. In: ROSENDHAL, Zeny. CORRÊA, Roberto Lobato (orgs.) Cultura, espaço e urbano. Rio de Janeiro: EdUERJ, 2006. p. 13 a 46.
- SÜSSEKIND, Flora. O Brasil não é longe daqui: O narrador, a viagem, São Paulo: Companhia das Letras, 2006.
- TEIXEIRA, Manuel C. A História Urbana em Portugal: Desenvolvimento recente. Porto Alegre: Arquivo de Geografia Histórica Urbana do Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Sul
- TRINDADE, Jaelson Bitran. Viajante imaginário. In: Revista de História da Biblioteca Nacional. Nº 28. Rio de Janeiro: Associação dos Amigos da Fundação Biblioteca Nacional, 2008. p.70-75.
- VARELA, Alfredo. Res Avita: Idealismo farrapo; tempos idos e vividos. Lisboa: Maurício e Monteiro, 1935.
- WEIMER, Günter. Origem e evolução das cidades Rio-Grandenses. Porto Alegre. Livraria do Arquiteto. 2004.
- WELHLING, Arno e WELHLING, Maria José C. Formação do Brasil Colonial. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1994.
- WELLS, J. Explorando e viajando três milhas através do Brasil – do Rio de Janeiro ao Maranhão. Tradução de Myriam Ávila e introdução de Christopher Hill. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro (Centro de Estudos Históricos e Culturais), 1995.
- ZUBARAN, Maria Angélica. O eurocentrismo do testemunho: relatos de viagem no RS do século XIX. Anos 90 – Revista do programa de Pós-graduação em História, nº12, dez/1999.

