

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE
INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS E DA INFORMAÇÃO
CURSO DE ARQUEOLOGIA BACHARELADO**

VINDA SOBRE AS ONDAS, DE VOLTA PARA O MAR:

**UM ESTUDO DE ARQUEOLOGIA DA PAISAGEM SOBRE A
INSERÇÃO E USOS DA MODERNIDADE NOS CONFINS DO
BRASIL MERIDIONAL**

Luiz Alberto Silveira da Rosa

Rio Grande, 2012.

LUIZ ALBERTO SILVEIRA DA ROSA

VINDA SOBRE AS ONDAS, DE VOLTA PARA O MAR: UM ESTUDO DE
ARQUEOLOGIA DA PAISAGEM SOBRE A INSERÇÃO E USOS DA
MODERNIDADE NOS CONFINS DO BRASIL MERIDIONAL

Monografia apresentada ao Curso de
Arqueologia da Universidade Federal
do Rio Grande como requisito parcial
para obtenção do título de Bacharel em
Arqueologia

BANCA EXAMINADORA

Beatriz Valladão Thiesen – Universidade Federal do Rio Grande

José Alberione dos Reis – Universidade Federal do Rio Grande

Martial Pouquet – Universidade Federal do Rio Grande

Agradecimentos

Começo essa seção com um aviso ao leitor: não pretendo ser breve em meus agradecimentos. Uma jornada de seis anos e meio e duas graduações acumulou um imenso número de pessoas e auxílios a serem lembrados, e não consigo deixar de pensar que não mencioná-las seria injusto. Aqueles os quais este trecho não interessar, afirmo que ele pode ser facilmente ignorado, sem causar nenhum prejuízo no conteúdo final da obra. Mas como tudo aqui é parte de uma longa história, a história da Rio Grande que descobri como arqueólogo, mas também o conto de uma grande e importante parte de minha vida, a graduação, talvez sem esse momento o resto perca um pouco da graça.

Comecemos com a família.

Agradeço a meu pai e madrasta, Luiz e Tatiana, e mãe e padrasto, Eunice e Juliano, e avós Vidalberto, Vera, Lery e Maria, sem os quais nada disso teria sido possível. Não só pelo suporte material, como carinho e compreensão do meu sonho de seguir uma profissão nada usual, e da maluquice de abandonar uma graduação perto da formatura e começar tudo de novo.

Aos meus irmãos, Lívia e Luiz Renato, pelos vários anos de convivência em nosso exílio estudantil auto-imposto. Mesmo que nem sempre harmoniosa, nossa relação facilitou os primeiros momentos de uma nova vida em uma cidade estranha, e tornaram divertidos todos os longos anos passados em meio ao vento do Cassino. Agradeço também por me suportarem, sendo eu uma pessoa sumamente cheia de manias e defeitos, com tendências de ermitão e dono de hábitos totalmente destrambelhados. E por último gostaria de deixar claro o orgulho por ver uma irmã seguir no mesmo caminho que escolhi, por mais que eu não consiga entender qual a atração possível em estudar bloquinhos queimados de madeira.

Nunca vou conseguir expressar a extensão de minha gratidão para com minha tia Luciane, que desde aonde minhas memórias alcançam sempre me incentivou a procurar meus sonhos independente das dificuldades, e me mostrou o prazer de ter como profissão a eterna busca pelo entendimento do

passado. Nem ao meu primo Felipe, que prontamente me disponibilizou a biblioteca do seu pai, da onde vieram inúmeros livros que compõem a bibliografia utilizada durante a pesquisa, e também por ser um cara sumamente legal e divertido.

Passemos aos amigos.

Aos novos irmãos e irmãs que conheci desde que resolvi aportar em Rio Grande: Douglas, Rafael, Luka, Rosana, Leonardo, Tiago, Érico, Lui, Luciano, Shirlei e Heron. Por seu apoio incondicional, pelas inúmeras noites não dormidas conversando e rindo, por aceitarem como um velho conhecido um sujeito irônico, mal-humorado e completamente arriado como eu dentro de um círculo de amigos já estabelecido, e por nunca se negarem a estender a mão, não importando a hora ou o lugar. Especialmente ao Heron, que deve ter ouvido o suficiente do meu interminável falatório para encher dois dicionários, uma bíblia e talvez alguns volumes de enciclopédia, sempre disfarçando o tédio com um pronto interesse.

Aos antigos companheiros Rodrigo e Elias, que sempre me hospedaram e fizeram de tudo para tornar minha estada confortável durante os inúmeros translados mal planejados entre Porto Alegre e Rio Grande ou outro destino qualquer, tão recorrentes nessa vida de arqueólogo errante. O tempo passa, mas o “pacto das barbas prevalece”. E ao Rodrigo também por nunca se negar a explicar e discutir arquitetura e urbanismo, mesmo estando ele próprio atolado com seus estudos. Várias ideias nasceram destas conversas, e muitos erros teriam ocorrido sem a ajuda que ele sempre cedeu.

Ao Guilherme e Vitória, meus “irmãozinhos emprestados”, a quem aprendi a considerar praticamente família.

A Natália por uma profunda e irrestrita amizade, sempre pronta a dar conselhos e demonstrar que nem tudo estava perdido ou não tinha solução, e me dar verdadeiros “esporros” quando eu realmente precisava ouvi-los. Por todos os momentos divertidos, e também pelas tristezas compartilhadas mesmo quando a distância impôs a comunicação por letras ao invés de vozes.

De todas as pessoas que o tempo levou para longe de mim, tu com certeza é de que eu mais sinto falta.

Ao Jeferson por me mostrar pelo exemplo incontáveis vezes o que realmente é ser um cientista, e o valor do empenho e dedicação.

A Andréa pelo apoio e carinho que sobreviveu muitas indas e vindas, e me demonstrou que os acontecimentos passados não importam quando a amizade é grande o suficiente. Valeu Kitty!

Aos amigos de última hora, que mesmo assim alegraram e deram sentido ao final da minha jornada na faculdade: Chitão, Guilherme, Gabrielas (sim, são duas), Pedro, Caetano, Diogo, Brenda e Fran. Se E especialmente a Eduarda, que se dedicou imensamente a me ajudar a terminar este trabalho, com transcrições, coletadas de dados, opiniões e conselhos. Minha eterna “padwan”, nunca vou poder demonstrar o quanto sou agradecido e me tornei dependente da tua companhia, e como fazes falta quando não está por perto para ouvir minhas histórias mirabolantes, nunca falhando em dar risada mesmo das completamente sem graça.

E agora, aos companheiros.

Agradeço profundamente aos meus professores, especialmente os que se dedicaram além de suas atribuições para permitir uma formação digna e completa contra uma maré sem fim de problemas. Pretendo levar comigo os ensinamentos, que me enriqueceram, dotaram de senso crítico e ajudaram a expandir meu mundinho bobo e pré-concebido em universo de eternas buscas e superação, nunca completamente explorado, sempre misterioso e esperando a próxima jornada. Sou grato também pela insistência em nos demonstrar que ciência e a academia não são lugares para dogmas ou credos cegos, que a divisão entre as disciplinas sempre deve ser apenas um ponto de escolha e não uma barreira intransponível, e que a baboseira intelectualóide que considera o “mundo exterior” um local a ser ignorado é um dos piores erros que qualquer pesquisador pode cometer. Se hoje me entendo enquanto um verdadeiro arqueólogo, é muito mais por estas coisas do que pela montanha de aulas e atividades em si.

E também por suportarem minha total impertinência e completa incapacidade de manter um vestígio sequer da pretensa “seriedade acadêmica”

Aos mais do que colegas: Danielle’s (sim, novamente são duas), Ágatha, Aléxis, Luiz Eduardo, Sara, Nilce, Martiza, Felipe e João, o famigerado “mega bloco do mal”, que se tornaram mais do que companheiros de estudo. Se no primeiro dia de aula tudo que tinha era um “eu”, através de dedos lascados, estratigrafias tortas, paredes retas, cacos de vidro e louça suspeitos, um certo trebuchet e Joana D’Arc, entro no dia da formatura enquanto “nós”.

E uma última nota: mesmo praticando a estratégia da maratona intensiva de última hora, o time “Caçador-Coletor” sempre foi o campeão. Chorem meninas.

Aos meus amigos e companheiros de jornada passado riograndino a dentro: Rodrigo, Felipe, Samila, e Ágatha. Muitas das ideias aqui expostas nasceram de conversas e discussões, e seria injusto de minha parte reivindicar todo o crédito. E é claro a Maritza, com quem mais debati minhas ideias e de quem mais ouvi conselhos e opiniões. Mais do que ninguém, ela contribuiu em minha trilha ao longo de quatro anos para entender o que é Arqueologia, e como encaixar as peças desconexas de nossas pesquisas. E por um apoio na reta final, que permitiu compartilhar com mais alguém as angústias dos eternos atrasados.

A um certo velhinho, que me emocionou profundamente com seu manuscrito datilografado e apaixonadamente escrito, e me fez entender que independente das barreiras impostas ao longo do caminho, a história de Rio Grande merecia ser contada outra vez.

Ao Charles e ao Cledir, que literalmente apostaram no meu potencial sem nunca tubetiar perante as discussões da incapacidade dos novos graduandos, e permitiram com seu apoio minha verdadeira entrada no mercado de trabalho.

À Taiane Portella e à Beatriz Farias pela ajuda de materializar o que durante tanto tempo vivia solto e perdido dentro de minha cabeça, e pela

imensa paciência com todas minhas trapalhadas e contínuos pedidos de correção dos mapas.

E por fim, a quem com absoluta certeza mais devo nestes últimos seis anos.

Ao Martial –

O Mago olhava o Aprendiz, que demonstrava sem nenhum pudor desinteresse perante o livro em sua frente. Não aguentando mais o recorrentes suspiros, ele perguntou: o que te faz tamanho enfado?

- A falta de qualquer propósito destes diagramas, mestre – respondeu o Aprendiz. De que é preciso saber calcular as forças, e decorar as palavras necessárias para dissipar magias de feiticeiros alheios quando poderia estar aprendendo relâmpagos e outros sortilégios de igual tamanho, que aniquilariam qualquer adversário antes mesmo que ele pudesse pensar em me atacar?

A cada nova palavra ouvida, o Mago franzia mais suas sobrancelhas, imensas massas de fios negros que mais pareciam taturanas, nunca um bom sinal. Ele mais uma vez se via enfrentando um aluno que julgava ser mais importante belos floreios do que o conhecimento profundo dos mistérios do mana.

- Não, não, não! – interrompeu o mestre. De nada adianta o conhecimento sem a base, de nada serve o poder sem o entendimento para usá-lo! Você deve dominar a magia, entender suas sutilizas e nuances, e não utilizá-la como um maldito martelo de carpinteiro!!!

O Aprendiz se encolheu perante a reprimenda, mas era óbvio a quem quer olhasse que remoía argumentos em seu silêncio. Mas o Mago continuou mesmo assim:

Não é preciso um terremoto para vencer um rival, isso só trás danos colaterais! Posso vencer qualquer disputa com o menor dos encantos, simplesmente por construir toda minha base solidamente. Feitiços mal empregados nunca se sustentam! Lembre-se rapaz, as verdadeiras qualidades de um feiticeiro são o raciocínio lógico afiado e a imaginação! Lembre-se das

sábias palavras de uma das maiores bruxas que já existiu: O espírito sem limites é o maior tesouro do homem! Você deve

Com o último trecho o Aprendiz se calou de vez. E ao invés de vergonha ou contestação, seu rosto demonstrava apenas curiosidade, talvez até entendimento e concordância. Ele se dirigiu novamente ao livro, e passou as próximas horas analisando calmamente os diagramas, se voltando mais tarde para discuti-los com o Mago. O discurso parecia ter tido efeito, e o mestre julgou que o aluno finalmente progredia, e, portanto, merecia um pequeno agrado.

- Bom, agora deixe os livros de lado. A prática também é necessária! Pega aquele vidro cinza, sim, o de guano de morcego. Vamos à vila ao sul, parece que o prefeito começou a formar algumas ideias bem grandes sobre si mesmo e ir além de suas atribuições, oprimindo os aldeões com sobretaxas. Como eu sempre digo, nada como algumas bolas de fogo e desobediência civil antes do almoço para abrir o apetite!

À Bia:

Sempre mãe, nunca indisposta

Atenta e carinhosa, eterna mestra e professora

Mostrando o caminho, nunca indicando a resposta.

Potencial é esforço, incentivo sem fim

Ensina a pensar, ensina a viver

Ciência é ofício, mas não neutro ou desprezado

Nunca vou esquecer de ti minha amiga,

como tu nunca desisti de mim

Dedico esse trabalho a memória de Lauro de Brito Vianna, o eterno “Pai Lauro”, uma inspiração e fantástica pessoa, que me convenceu durante “a crise de metade de curso”, sobre algumas rodadas de café no Centro de Convivências da FURG, que minha vida seria mais bem empregada enquanto humanista do que como um mero burocrata bem remunerado. Procurei ao máximo responder algumas das questões que ele levantou durante seus anos de pesquisador da história de Rio Grande, e espero ter dado uma continuidade à altura. Entre as opiniões que mais gostaria de ouvir sobre esse manuscrito, com certeza a sua estava entre as primeiras.

Resumo:

ROSA, Luiz Alberto Silveira da. **Vinda sobre as ondas, de volta para o mar: Um estudo de arqueologia da paisagem sobre a inserção e usos da modernidade nos confins do Brasil Meridional.** 2012. Trabalho de Conclusão de Curso – Bacharelado em Arqueologia. Universidade Federal do Rio Grande, Rio Grande, RS.

De entreposto militar, em um ponto ermo das Américas, a um importante nó na rede Atlântica de comércio marítimo, a cidade do Rio Grande, no Rio Grande do Sul, Brasil, sofreu drásticas transformações tanto em sua posição geopolítica, quanto na composição da população e nas diversas concepções de mundo que povoaram o imaginário das pessoas que nela habitaram. O constante ir e vir dos navios, dos tripulantes e dos produtos, trouxe à povoação as novas ideias que surgiam e se propagavam no hemisfério norte: a chamada modernidade. Mais que simples receptores passivos destes novos valores, seduzidos pelos produtos oriundos dos grandes centros, os habitantes da cidade tomaram e reconstruíram estas ideias para seus próprios fins, inclusive para estabelecer determinadas relações com seus visitantes. Assim, busco neste trabalho entender sob um ponto de vista arqueológico a paisagem da Rio Grande do séc. XIX como um elemento ativo nas relações sociais, e alterado de maneira proposital pelo poder público municipal no interesse de dar a cidade um ar de modernidade, não apenas para a população local, mas especialmente para os que nela aportavam, através de uma série de melhoramentos e obras públicas, como parte de um esforço para se justificar a manutenção do porto e da cidade perante diversas adversidades. A pesquisa foi desenvolvida utilizando-se as técnicas de cartografia digital do Sistema de Informações Geográficas, com a suplementação de informações de outras fontes, como relatos e documentos produzidos pela administração municipal.

Palavras-chave: 1. Arqueologia da Paisagem 2. Modernidade 3. Sistema de Informações Geográficas 4. Rio Grande

Abstract:

ROSA, Luiz Alberto Silveira da. **Vinda sobre as ondas, de volta para o mar: Um estudo de arqueologia da paisagem sobre a inserção e usos da modernidade nos confins do Brasil Meridional.** 2012. Trabalho de Conclusão de Curso – Bacharelado em Arqueologia. Universidade Federal do Rio Grande, Rio Grande, RS.

From military enclave in a remote point in the Americas to a importante not in the Atlantic web of maritime trade, the city of Rio Grande, in Rio Grande do Sul, Brasi, suffered drastic changes both in its geopolotical position as in the composition of the population and the various worldviews that populated the imagination of the people who inhabited it. The constant coming and going of ships, crews and products, brought to the village new ideas that arose and propagated in the northern hemisphere: the so-called modernity. . More than mere passive recipients of these new values, seduced by products from the major centers, the townspeople took these ideas and rebuilt them to their own purposes, including to establish certain relationships with their visitors. Thus, in this study I seek to understand in a archaeological viewpoint the landscape of ninethen century Rio Grande as an active element in social relations, and amended on purpose by the municipal government in the interest of giving the city an aspect of modernity, not only for locals, but especially for those who docked in the port, through a series of improvements and public works as part of an effort to justify the maintenance of the harbor and the city face many adversities. The research was conducted using the techniques of digital mapping of the Geographic Information System, with supplemental information from other sources, such as reports and documents produced by the municipal administration.

Keywords: 1. Landscape Archaeology 2. Modernity 3. Geographic Information System 4. Rio Grande

Sumário

Do que são feitas as histórias.....	1
Faca, Fogo, Fúria... e Contrabandistas!	9
O lai da cidade de pedra, água e luz.....	30
Conclusão – Para onde vão as palavras	54
Referências Bibliográficas	121
Anexo I - Planta da Vila de Rio Grande de São Pedro (1829).	127
Anexo II - Planta da Villa do Rio Grande com o detalhe da parte edificada e como para servir de projeto para o novo arruamento, corrigindo em parte o atual (1835-1845)	128
Anexo III - Planta do Logradouro da Cidade do Rio Grande (1871)	129
Anexo IV - Carta da Barra e Porto do Rio Grande do Sul (1877).....	130
Anexo V - Lâmpioes da Cidade do Rio Grande (1892).	131
Anexo VI - Planta Geral da Barra e Porto do Rio Grande do Sul (1894).	132
Anexo VII - Planta Geral da Cidade do Rio Grande do Sul (1904).	133

Lista de figuras

Figura 1: – Diferença entre o modelo raster e o gráfico vetorial.....	26
Figura 2 – Disposição do município de Rio Grande em relação ao Estado do Rio Grande do Sul e do País.....	30
Figura 3 – “Espaço marítimo do porto do Rio Grande por volta da década de 1850”	31
Figura 4 – Detalhe do mapa “Rio Grande de San Pedro” de 1809, por A. Arrowsmith.	34
“Demonstração Da Vila De São Pedro do Rio Grande situada na Latitude Setentrional de 32 graus” de 1777, por Francisco Ferreira de Sousa.	35
Figura 6 - Cais do Porto de Rio Grande de São Pedro (1824), de autoria de Jean Baptiste Debret.....	59
Figura 7 - “Planta da Villa de Rio Grande de São Pedro do Sul” de José Vieira de Carvalho – 1809	60
Figura 8 – Carta representando o núcleo urbano de Rio Grande em	63
Figura 9 - Carta demonstrando o centro urbano real e projetado em 1835, com marcações do plano de 1845 para os novos arruamentos.	70
Figura 10 - Porto de Rio Grande (1851), aquarela de Herrmann Rudolf Wendroth.....	80
Figura 11 - Vista do Porto de Rio Grande - tela de Francis Richard (1860).	87
Figura 12 - Mapa demonstrando as etapas de construção do novo cais..	89
Figura 13 - Imagem do final do século XIX, demonstrando o novo cais de pedra.	90
Figura 14 - Vista do litoral no final do século XIX. Em detalhe a direita, pode-se ver a nova Alfândega.....	90
Figura 15 - Carta demonstrando o edificado e o projeto de expansão urbana no começo da década de 1870.....	93
Figura 16 - Carta demonstrando o avanço do calçamento das ruas segundo os Relatórios da Câmara Municipal de Rio Grande para o Legislativo Provincial.	98
Figura 17 - Novo Complexo Fábril Rheingantz, ainda durante sua construção.....	102

Figura 18 - Carta demonstrando o edificado e projetado durante os anos de 1892/1894	105
Figura 2 - Quadro Geral da Barra ao longo de todo século XIX	111
Figura 3 - Planta dos Planos Gerais de Trabalhos do Porto	112
Figura 21 O antes e o depois da construção dos armazéns do Porto Velho	113
Figura 22 - Mapa demonstrando o edificado e projetado em 1904.	113

Prólogo

E veio o silêncio. Mas brevê ele foi, um alívio passageiro, quase divino. O capitão mal teve tempo de fechar os olhos, de aproveitar a ausência do vento. O uivo inclemente do ar cortando o espaço não demorou a retornar, e os olhos a se abrir novamente.

O cheiro do sal era avassalador, um antigo companheiro sempre presente em um navio. Mas outros odores começavam a sobrepujar o acre perfume do mar. O ranço da doença e de corpos que não viam água doce há dias dominava o interior do navio e chegava ao convés, vento ou não. E não pela primeira vez em dias, o capitão estranhou a ausência da fragrância adocicada do rum impregnando a tripulação.

A bebida havia acabado há algum tempo, e junto com ela, os últimos resquícios da paciência de seus comandados. A decisão de navegar diretamente da capital do país tropical até sua província mais austral não havia agradado a muitos. Mas o capitão precisava cumprir prazos. A carga de louças devia já devia ter sido despejada nessa terra esquecida por Deus há mais de um mês, mas a travessia do Atlântico havia sido difícil, e os atrasos muitos.

Virando o rosto da direção do mar, ele olhou para o continente. A monotonia da vista se mantinha nesse lado também, ao invés do profundo azul, o melancólico amarelo acinzentado das areias. Os cordões de dunas os acompanhavam já havia alguns dias, e não cooperavam para esmorecer os ânimos.

Suspirando enquanto cofiava a barba já totalmente branca, ele atravessou o deque e se dirigiu à parte mais alta do convés, junto ao timão. O piloto começava a manobrar o navio, atrás da embarcação menor, que era utilizada para mostrar o caminho tortuoso pela barra do canal. Havia sido dias de espera até que as condições fossem favoráveis, e o capitão ansiava que a maldita passagem não se fechasse novamente com ele ainda dentro. Ninguém gostaria de passar mais tempo do que o necessário naquele deserto. Deus sabe que a tripulação merecia um descanso decente antes de atravessar novamente o Atlântico em direção à Inglaterra.

Enquanto o piloto navegava a nau, o capitão singrava pensamentos e lembranças. Lembranças da Inglaterra, de casa. Não da sua residência oficial, mas do país e a vida fervilhante e atribulada de Londres. Apesar de amar muito sua mulher e filhos, o capitão preferia os amar à distância, e quando em terra, empregava seu tempo buscando os prazeres que não existiam nos mares, sua verdadeira morada.

Essa viagem havia durado tempo demais, e a estadia no Rio de Janeiro de menos. Meia semana, tempo apenas para resolver os problemas alfandegários e calafetar alguns vazamentos. Os marujos não haviam visitado nem um quarto dos bordéis e tabernas das docas quando o capitão ordenou o levante da âncora. Olhares de esguelha e maldições ditas longe de seus ouvidos foram às recompensas por essa decisão, mas ele acreditava ter sido o mais prejudicado pela curta estadia.

Toda escória dos mares podia se contentar com a aguardente barata produzida nessa terra, mas não ele, não senhor.

Sua língua há muito havia aprendido o amor pelas nuances do scotch e o estômago se revirava ao cheiro daquela maldita bebida que os marujos entornavam nos antros aonde iam desperdiçar o ordenado. Depois de dias perdidos pelos prazeres do mundo seco, a maioria sempre voltava de mãos abanando e com um olhar de deslumbre no rosto. As conversas rudes e o melancólico embotar dos sentidos e memória podiam ser o suficiente para a tripulação, mas não para ele. Um bom scotch era bebido em companhia de verdade, e não com alguém que não houvesse trocado os miolos por mais uma garrafa de rum.

Com a embarcação já avançada dentro do canal, o capitão abriu uma luneta de bronze e começou a mirar à cidade que despontava no horizonte. Apenas sombras indistintas. Talvez alguns marujos acreditassem que essas sombras prometiam um certo descanso e diversão, mas não ele.

Navegando um pouco mais adentro de suas lembranças, uma série de viagens ao pequeno porto de Rio Grande de São Pedro começaram a vir à tona.

Insular, triste e dominado pelas areias, o escuro e melancólico lugarzinho não havia causado uma boa impressão há duas décadas. O capitão esperava que a descarga das louças e o embarque dos couros e chifres não se estendesse muito, mas ele sabia que era uma esperança vã. O povo do Brasil parecia ter herdado dos Portugueses seu amor pela burocracia e morosidade. Se ao menos aquelas linhas comerciais não fossem tão lucrativas, ele poderia ter tentado recusar.

Pensando no ouro, enquanto sentia a acidez do estômago começar a subir pela garganta, o capitão mantinha a luneta rente ao rosto, mas não prestava a menor atenção no que o jogo de lentes revelava. Como a tripulação reagiria se a demora acabasse os prendendo a um porto vazio com apenas o vento como companhia? Ou se tudo corresse bem, eles aceitariam voltar diretamente à Inglaterra sem ao menos começarem a sentirem o cansaço da terra firme? Eram bons homens, a tripulação, broncos e simples em sua maioria, mas bons. Alguns estavam com ele há vários anos, e haviam aceitado continuar mesmo quando a companhia ordenou que ele voltasse a fazer a maldita travessia para o Atlântico Sul. Mas um navio é sempre um barril de pólvora prestes a explodir. Por mais longo que seja o pavio, nunca é bom subestimar a velocidade com que ele queima, ou você pode se pegar voando para o inferno antes mesmo de conseguir pensar sobre o assunto. Ele esperava que ao menos o infeliz lugar tivesse álcool suficiente para afogar as vozes dos mais descontentes.

Percebendo que a luneta apontava para o vazio, o capitão resmungou de surpresa. O navio singrava rapidamente as águas, e várias milhas haviam sido cortadas pela proa enquanto ele sonhava acordado. Soltando uma maldição direcionada à idade e seus devaneios, ele se posicionou melhor no convés, esperando que a tripulação estivesse ocupada demais para ter visto o deslize. Um capitão fútil ou senil é tão ruim quanto um tirano, e um pensamento vago de descontentamento pode virar uma ideia fixa de deserção dada às condições apropriadas. E a última coisa que o capitão queria era ter de procurar alguém para substituir um tripulante nesse porto, seria apenas mais um elo na âncora que ele sentia estar sendo presa nas suas pernas.

Encostando-se em um dos mastros para estabilizar melhor a visão, a luneta tomou o rumo da cidade, e o capitão teve de se controlar para não engasgar. De maneira nenhuma aquele era o porto que ele havia visto há mais de quinze anos. Ou a memória havia lhe pregado mais uma de suas peças, ou esse pessoal andou trabalhando bastante. Ruas limpas, um cais de pedra, armazéns, grandes casarões e iluminação a gás. O instrumento de bronze não era preciso o suficiente, mas parecia que uma construção estava tendo lugar junto ao cais, com uma torre de relógio.

As coisas haviam mudado muito por aquelas bandas, alguém finalmente havia resolvido apresentar a civilização ao pequeno vilarejo.

Fechando a luneta com um estalo, retirou o cachimbo do bolso e começou a gritar algumas ordens. Não que elas fossem necessárias, todos sabiam o que fazer muito bem, mas ele estava feliz. E o sentimento sempre trazia uma vontade urticante de gritar com os outros.

Entre brados e bravatas, um meio sorriso cortou o rosto coberto por pele curtida de sol e sal, dividindo barba em dois. Não era Londres, muito longe disso, nada parecido com a terra da Rainha. Mas passava a sensação... certa, como se tudo estivesse no devido lugar. Essa era a melhor descrição. Não era o centro do mundo, mas um pouco de nostalgia ia servir bem aos seus propósitos.

Talvez ele atrasasse as coisas uma semana ou duas. A luneta parecia divisar outras três bandeiras britânicas nos navios ancorados. O capitão já conseguia sentir o gosto de um bom scotch, e quem sabe ele não conseguisse encontrar até alguns charutos de Havana?

A expectativa da tripulação começava a ser palpável. Com a folga extra os ânimos iriam arrefecer rapidamente, e a viagem de volta correria sem problemas. Pensando em como a sorte parecia lhe sorrir naquele dia, o capitão só rezava que a cidade tivesse rumo o suficiente.

Introdução:

A Estrada em frente vai seguindo

Deixando a porta onde começa

Agora longe já vai indo,

Devo seguir, nada me impeça;

Em meu encaço vão meus pés,

Até a junção com a grande estrada

De muitas sendas através

Que vem depois? Não sei mais nada!

J. R. R. Tolkien – O Senhor dos Anéis: A Sociedade do Anel

Tudo tem um começo, mesmo histórias.

Pura invenção, o relato desfiado nas primeiras páginas nunca foi escrito ou falado antes destas linhas, mas nem por isso é menos verossímil. Ainda assim, ele não é o começo, é apenas uma demonstração. Só um prelúdio, um arauto de uma história maior que há de vir. Revela elementos e mistura as cores, preparando a tela para o evento principal.

Mas antes de adentrar o espaço do estudo propriamente dito, sustentemos o passo apenas mais um pouco agora e no capítulo seguinte, e nos delonguemos por um momento nos bastidores, na bancada do autor, encruzilhada de justificativas, meios e sinopses.

A cidade do Rio Grande, nascida Presídio de Rio Grande de São Pedro, é filha de ferro, sal e prata do império colonial lusitano. Surge como resposta às batalhas pela posse da região platina entre Portugal e Espanha, especialmente sobre o signo do comércio ilegal a beira da margem leste do Rio da Prata, centrado em Colônia do Sacramento (Torres: 2010, 27).

Fortaleza, de não poucas agruras era a vida de seus residentes em eterna vigília sobre as águas, que eram, ao mesmo tempo, vão de entrada da vanguarda inimiga e cordão umbilical com a metrópole. Nesses primeiros

tempos, perdidos na imensidão das paragens do Atlântico Sul, o momento era de guerreiros (Torres: 2010).

Aos poucos a povoação foi sendo integrada ao comércio ilícito, ao contrabando do tipo mais pernicioso, aquele estimulado por Estados para sangrar os adversários (Cesar: 1978 :30). Sobre esse soturno incentivo, sua importância e papel cresceram, mas não demais. O futuro Rio Grande, era só um nó dentro de uma enorme rede de trocas e subterfúgios com Colônia do Sacramento como seu centro, e Rio Grande apenas um escudo e garantia (Torres: 2010).

Mas assim como as águas, as circunstâncias passam, e a perda de Colônia do Sacramento aos espanhóis deu à Vila de São Pedro uma proeminência muito maior dentro da política platina. As operações de tráfico da povoação à beira do Rio da Prata foram redirecionadas para a pequena São Pedro (Cesar: 1978, 16).

Com a expansão da produção de todas as formas de gado e cereais, não só o comércio ilegal passou a transitar pelo pequeno porto, que se tornou o escoadouro de uma produção em fase de crescimento vertiginosa, enriquecendo de forma inesperada até então, a província e sua porta para o mundo (Osório, 2007: 189-190 apud Torres: 2010, 38).

Mas qual um dique, o pacto colonial represava as oportunidades, que se deslocavam mais uma vez para o contrabando. Como rachaduras que se espalham por uma estrutura sobrecarregada, as necessidades dos centros produtores da colônia implodiram as barreiras com a chegada da Família Real e a subsequente Abertura dos Portos, em 1808 (Cesar: 1978).

Agora livres do cabresto, os mercadores estenderam a malha do comércio Atlântico aos portos não mais protegidos, e com eles adentraram mais do que louças, vidros e os mal afamados patins de gelo¹.

¹ Caso histórico ocorrido no Rio de Janeiro logo após a Abertura dos Portos, aonde uma carga de patins de gelo foi exportada da Inglaterra, e ficou encalhada e enferrujando inútil junto ao cais do porto. A desafortunada empreitada é muitas vezes utilizada para ilustrar a situação frenética do comércio que se instalou logo após a assinatura do tratado por Dom João IV, com chegada diária de todo tipo de produto

Imbuídas nos bens, nas histórias e nas conversas dos navegantes, vieram os valores que se alastravam pelo Velho Mundo, a modernidade em toda sua extensão (Torres: 2010). Múltiplo e variável como ele é, o fenômeno da modernidade se alterava em cada paragem, reestruturado de acordo com as condições e interesses locais (Thiesen: 1994).

Já foi dito em outros lugares que essas transformações se insidiaram nos comportamentos e hábitos (Andrade Lima: 1999; Tochetto: 2004), mas pretendo aqui seguir a linha de Thiesen (1994) e procurá-las na própria cidade, no traçado das ruas, na escolha das obras e dos espaços públicos.

Parte das alterações ocorridas ao longo dos anos sendo fustigada constantemente pelas novas do além-mar, a cidade do Rio Grande se remodelou profundamente, não só em seu conteúdo, mas também nas formas (Torres: 2010). Como nas lembranças de nosso personagem, a cidade metamorfoseou-se rapidamente em algo muito diferente do enclave militar setecentista. Em poucas décadas, a imensidão desértica sem flores ou arbustos de Saint Hilaire, passou para a cidade de luzes, festas e consulados visitada por Conde d'Eu (Rosa: 2010).

Transformações dessa magnitude não são operadas isoladamente ou por poucos. As luzes, a vitória sobre as areias, os calçamentos e casas derrubadas por ruas mais amplas e alinhadas tiveram sua origem no interesse de grupos sociais abastados, através do poder público da Intendência Municipal (Rosa: 2010; Torres: 2010, 73).

E aqui encontramos as perguntas, esses elementos ardilosos que dão a continuidade. Alguém já disse que perguntas são seres covardes, nunca acontecem sozinhas. Pulam todas juntas como uma matilha e se avoluma sobre a presa, incapazes de clemência ou trégua.

Talvez, esse ponto de meu trabalho seja um testemunho disso: porque esses grupos empregariam tamanho esforço, custoso em dinheiro e tempo, a

da Inglaterra na tentativa de furar o Bloqueio Continental imposto por Napoleão Bonaparte e explorar ao máximo o imenso e até então protegido mercado brasileiro (Ricupero: 2008, 21)máximo o imenso e até então protegido mercado brasileiro (Ricupero: 2008, 21)

tal atividade? Porque manter um porto ineficiente e contraproducente na parte mais inacessível do canal de navegação, um artifício planejado propositalmente durante seus anos de fortaleza, quando uma alternativa melhor se apresentava a poucas léguas, na outra margem da lagoa? De ferramentas foram tomadas apenas martelos para as paredes e pás para os aterros, ou ideias e motivos permearam cada ato? Quais ideias, como elas foram contadas, deram certo, deram errado? E principalmente, para quem a nova cidade se voltava?

Pretendo desfiar minha história de ciência e pesquisa sobre essas indagações, uma busca que tem como objetivo principal entender a inserção e usos de um ou mais ideais de modernidade ao longo do séc. XIX e início do séc. XX na insular Vila de Rio Grande de São Pedro. As interpelações se lançam através do estudo das diferentes materializações do espaço urbano ao longo do tempo, a partir das transformações urbanas e melhoramentos materiais, seus projetos, justificativas e execuções.

É sensível a ausência de uma abordagem aos atos de resistência e negação desse processo em minha pesquisa. Longe de negar sua existência, apenas optei por não alçar mais esse tema. Vendo minhas próprias limitações e de meu escopo, entendi que esse é apenas mais um passo na jornada de reconstruir os estudos em ciências humanas sobre a cidade do Rio Grande, um passo que se integra a diversos outros (Nobrega: 2012; Thiesen: 2007; Thiesen: 2011; Torres: 2009; Torres: 2010; Rosa 2010) para desenvolver a caminhada. Parte de uma pesquisa maior, o projeto “Paisagens e Identidades: a modernidade riograndina”², tento pensar que meu texto não deixa lacunas, mas oportunidades a outros, que assim como eu e meus colegas em nosso tempo, irão se incluir e tomar para si os temas ainda não explorados.

Creio que a esta altura do texto, já seja claro até para o leitor mais desatento que o escopo físico de meu trabalho será toda a urbe de São Pedro, mas o encerramento cronológico parece necessitar de explicações suplementares.

² Existente desde 2006, integrando diversos pesquisadores, alunos e professores ao longo dos anos, o projeto tem sido uma fonte de temas e recursos aos interessados na história da cidade. Coordenando pela Prof. Dra. Beatriz Valladão Thiesen, atualmente conta o financiamento por parte do CNPq através do Edital Universal de Ciências Humanas (2010-2012)

O limite cronológico da pesquisa é o de expansão, auge e declínio da importância da atividade comercial portuária no espaço citadino de Rio Grande. Como já foi relatado à cima, seus efeitos ao longo do século XIX são evidentes.

Essa supremacia mercantil começou a ser solapada pelo afluxo das areias do canal a assorear a entrada da barra (Torres: 2010). Com a redução do calado ao longo do século, cada vez mais o porto riograndino perdeu seu espaço em preferência de Montevideú (Cesar: 1978).

Mas com a força dos braços de titãs de ferro e vapor, a ciência quebrou os rumos intempestivos da natureza, e subjugou as águas, forjando a ordem desejada a partir do caos. Planejadas e pleiteadas há décadas, a concretização das obras dos molhes da barra viriam a transformar a cidade da mesma forma que o fim dos monopólios reais há um século antes (Torres: 2010).

Os novos tempos não trouxeram sobre suas asas apenas as muralhas de granito depositadas na boca do canal. O projeto de engenharia previu um novo porto, afastado do centro urbano. O agora Porto Velho passou a coadjuvante, centro secundário. A Boa-vista, que dava nome ao cais, desapareceu sobre as sombras dos novos armazéns a cortar as antigas docas (idem).

Ligado apenas por um cordão umbilical na forma de uma estrada de ferro, o Porto Novo exteriorizou a vida comercial para além da visão das janelas à beira d'água. Ocupando um local isolado e especializado, o fazer marítimo continuava como um motor econômico da cidade, mas deixava de ser visão cotidiana (idem).

Nas últimas décadas do século XIX e início do XX a força da modernidade imprimiu uma de suas mais icônicas manifestações, o empreendimento industrial de todos os tipos. O apito das fábricas e a eterna fumaça das fornalhas passaram a serem visões tão cotidianas quanto o som dos cordames a estalarem no vento e as bandeiras a topear os mastros foram ao longo do século de comércio (Martins: 2007).

O afastar do mundo marítimo coincidiu com o aumento da fuligem de carvão soprada das chaminés das novas indústrias, que gradativamente começavam a dominar o mundo econômico e social da cidade (Martins: 2007).

Não por coincidência, durante essa mudança de foco, também começaram a surgir as representações identitárias de diferentes grupos sociais na paisagem, principalmente estrangeiros ligados ao capital industrial. Discretamente mesclados no espaço citadino até aquele momento, esses grupos passam a demarcar suas origens através de projetos arquitetônicos diferenciados e espaços próprios. A aparente diretriz que pareceu o mote ao longo século, não se distinguir do padrão luso-brasileiro, foi jogada ao chão quando esses grupos passaram não só integrar a produção econômica, mas o capital de importância social da cidade (Thiesen: 2007).

Todo esse fenômeno de rompimento e reestruturação me parece fechar um período iniciado com os primeiros contrabandistas a passarem suas cargas através das sombras, e que explodiu em crescimento em 1808: o enfoque comercial mercantil como pilar central na definição identitária de Rio Grande. Com o deslocamento dos olhares e esforços para uma nova atividade, e os espaços que ela viria ocupar, todo o aparelho urbano se voltou para o interior (Martins: 2007), dando novamente as costas para as águas.

Me ocupo aqui desse primeiro momento, da explosão comercial a partir do fim dos monopólios decretado por Dom João VI até o paulatino abandono das docas e das janelas voltados para as águas, que agora desejavam novamente olhar para o continente, e aguardar pelo apito das fábricas.

Essa epopeia de navegantes, urbanistas e contrabandistas vai se dividir em quatro partes, três capítulos e a conclusão:

No primeiro capítulo, “Do que são feitas histórias”, uma espécie de afinar os instrumentos de um bardo científico, é feita uma discussão da forma como as fontes foram abordadas, é dado conhecimento ao método e as teorias a originar e sustentar o caminho escolhido.

Não considero esse tópico como uma exposição fechada e única dos assuntos que ele aborda, vendo-o mais como local para discussão

aprofundada dessas ideias. A totalidade dos conceitos obviamente não se encerra nas páginas que precedem o enredo propriamente dito, se encontram também no andar da história que as sucede, portanto, muitos pontos são abordados novamente ao longo do texto, nos momentos em que sua presença se faz mais conveniente.

Do conteúdo, temos a explicação da posição escolhida dentro da arqueologia da paisagem, uma visão de que o mundo se materializa através de um fenômeno dinâmico de interação entre os potenciais limitantes do universo material, e as experiências pessoais do observador toldadas pela influência da cultura aonde ele se insere. O arcabouço teórico foi arquitetado na busca de lidar melhor com um dos focos centrais da pesquisa, o conceito de modernidade e suas consequências no desenvolvimento historicamente situado de como o ser humano interage com o mundo.

Nessa linha, foi preciso alocar as fontes apresentadas, documentos oficiais, mapas, relatos e registros iconográficos, em um mesmo nível, e é aqui que se insere a abordagem do Sistema de Informações Geográficas. Permitindo posicionar os dados em diferentes camadas digitais, separadas em divisões temporais e representando diferentes estágios nas transformações da urbe riograndina, o SIG torna possível a comparação entre as diferentes materializações da cidade ao longo do tempo. Os projetos, seu desenvolvimento e os resultados.

No segundo capítulo, “Faca, fogo, fúria... e contrabandistas!”, me lanço ao passado da freguesia de São Pedro na tentativa de entender as origens do processo de reordenação urbana e justificar, com maior profundidade, os interesses privados e públicos na dança das demolições e melhoramentos executados na povoação.

E por último, em “O lai da cidade de areia, águas, pedra e luz” desenvolvo o tema, fazendo uma exposição das modificações operadas no traçado e nas cores da cidade, suas ligações com a história do urbanismo e os diferentes pedaços da modernidade a aportarem no cais.

Terminando, antes de passar para alguns apontamentos práticos, a fantasiosa história de nosso capitão e seus tripulantes em busca de um porto e descanso não parece tão distante do que pode ter se passado nos conveses a singrar o canal. Tirando talvez a licença poética sobre o rum.

Capítulo I: Do que são feitas as histórias

Quando Cristóvão Colombo, Magalhães e os portugueses contaram como perderam o rumo nas suas viagens, nós não só os desculpamos, mas ficaríamos lamentando se não dispuséssemos de sua narrativa, sem a qual toda a diversão estaria perdida. Por isso, não serei alvo de censura se, induzido pelo mesmo afeto pelos meus leitores, quisesse seguir o mesmo método deles.

Johannes Kepler, *Astronomia nova* (1609).

Sei que desenvolvi minha escrita de uma forma que não é a usual. Tenho para mim o ato de criar como uma experiência profundamente pessoal, e carregada de significado para aquele que o desenvolve. Talvez por ser minha primeira experiência no mundo acadêmico, não me vi descobrindo minhas fontes, mas imaginando e vivendo os momentos que elas me traziam.

Entre mapas e documentos, não encontrei números, letras e respostas, encontrei minha própria Rio Grande do passado. Do rascunho rústico e mal acabado até os últimos detalhes, preenchi com as crônicas que atravessaram o tempo até minhas mãos um século de profundidade e contrastes. Nela vivi durante alguns anos e me vendo sobre a necessidade inevitável de botar em tinta e papel o que até agora residia na maior parte em pensamentos, não encontrei meio capaz de expor meu construto além de lançar o leitor à mesma viagem sem fim, entre areias e o vento.

A escolha não é inovadora. Há anos são publicadas propostas que estimulam uma construção científica aonde o autor se permite existir dentro do manuscrito, e ir além do modelo clássico aridamente técnico e desapaixonado (Young: 2003). Longe de proporem um romance livre de amarras, essas indagações não se eximem da ciência e seus ditames, apenas acreditam que não existem entraves nem motivos que possam justificar uma pretensa “seriedade científica” obrigatória.

Em toda pesquisa, como em tudo mais que possamos fazer, reside uma gigantesca profundidade humana, que como uma bússola nos guia por toda a travessia entre o projeto inicial e o resultado final. A omissão dos detalhes não dá uma configuração necessária para o entendimento do trabalho, muito pelo contrário, é com o vislumbre da totalidade da fórmula que vem a plena apreensão do conteúdo (Burke: 2001).

Por trás de cada recusa com o argumento “sou um arqueólogo, não um contador de histórias”, existem “*histórias de carne e sangue escondidas dentro de prosas sem vida*” (Young: 2003, 8).

Ao adotar uma posição de narrador-personagem tento ampliar a experiência do leitor, com a esperança de que entre julgamentos e análises, eu encontre companheiros dentro de uma mesma jornada.

Cedo, aprendi que histórias não são fáceis de encarcerar ou controlar. Dotadas de vida própria, se narram sozinhas e preenchem vazios quando bem entendem, prendendo o autor aos seus caprichos.

Versão, uma dentre muitas (Burke: 2001), regida por métodos e teorias que abrem as picadas das possibilidades das fontes e criam a hipótese, meu próprio pedaço do passado. Mas selvagens são as versões, e nunca plenamente domadas, sempre puxando o cavaleiro para lados inesperados do caminho.

Significativas, duas questões alicerçaram a expedição à banda oriental do Rio da Prata. Meu entendimento sobre a arqueologia da paisagem e o conceito de modernidade. Simplórios nas primeiras tentativas, o aperfeiçoamento veio custoso, e cada mudança destruía muito do erguido até então. Portanto, é imprescindível que as visitemos. Percorramos a modernidade primeiro.

Centro de discussões, o conceito se mostra elusivo, difícil de enquadrar. O lugar comum nos coloca frente a um período de tempo que sucede o medievo e se encerra, ou não, com os primeiros impactos do século XX (Thomas: 2006, 2). Moram aqui as primeiras dificuldades:

“É com certo embaraço que precisamos admitir que a observação de Collingwood (1927:324) de que um “período” da história é uma construção arbitrária, uma mera parte segregada da história em uma unidade fabricada, e colada em um isolamento fictício, raramente foi aplicada ao período da modernidade, apesar de seus limites particularmente arbitrários” (Dawdy: 2010, 763)³.

³ Todos os termos e citações de obras em outras línguas são de tradução livre do autor.

“Modernidade pode representar uma divisão cronológica da experiência humana, mas mais importante ela se distingue pelo crescimento de uma perspectiva filosófica particular, e por meios particulares em que os seres humanos operaram socialmente. Um espectro de características óbvias são distintas da era moderna: capitalismo, a emergência dos estados nacionais, industrialização, melhorias nos sistemas de comunicação e transporte, mercantilismo, controle da violência pelo estado, vigilância, constante luta política, um crescente estilo de vida urbano, e uma crescente experiência de agitação, turbulência e constante mudança” (Thomas: 2006, 2).

Construída de ocasiões e características, a noção não se resume somente a elas (Dawdy: 2010, 762), e *“talvez seja mais profícuo considerar a modernidade mais como uma atitude, uma forma particular de interagir com o mundo”* (Thomas: 1996, 12) composta por *“um conjunto específico de compreensões que já circulavam em um ambiente rarefeito por muitos séculos e começaram a operar como os princípios pelos quais as pessoas estruturaram suas vidas”* (Thomas: 2006, 3).

A proposta que pretendo adotar vai um pouco mais longe:

“Há um crescente consenso que modernidade é melhor compreendida não como uma miscelânea de ideias e práticas mas mais basicamente como uma forma temporal de ideologia que valoriza a novidade, ruptura e temporalidades lineares. (...) O sentido de modernidade como uma diferença consciente marcada pelo tempo pode ser traçada na história discursiva (Boym 2001; Calinescu 1987); Em 1580, modernidade significava “do dia presente”, mas também, como usado em Shakespeare, “ordinária” ou “comum”. Em seu tempo de vida, a palavra transformou-se de ordinária para retórica do extraordinário. Um crescente inventários de coisas vieram a serem chamadas de modernas em distinção ao antiquado e fora de moda. O passado se tornou menos um legado e mais uma herança estranha e inútil”(Dawdy: 2010, 763).

Ligada intrinsecamente com a temporalidade e um sentimento de descontentamento e mal-estar permanente, a modernidade instilou uma erosão das estruturas e fontes usuais de estabilidade social, através de um desejo de mudança alimentado pelo sentimento eterno de *“que as coisas poderiam ser diferentes”* (Thomas: 2006, 2).

As filosofias e políticas modernas operaram sobre a premissa de que o a perfeição podia ser alcançada, dadas as condições necessárias (idem:

3). A noção surge com a ruptura da estrutura convencional do saber de então, que se mantinha como incapaz de transpor as barreiras impostas pelos autores clássicos (Henry: 1998).

A mudança não foi operada por espadas ou arcabuzes, as armas foram lunetas, lupas e experimentos. Quando examinado, o conhecimento dos modernos se *“parece com a exploração de um novo continente, ao passo que o saber dos medievais parece voltado para o paciente aprofundamento dos problemas com base em regras codificadas”* (Rossi: 2001, 17).

Habitantes de um mundo em constante degradação em vias do Juízo Final, os estudiosos medievais apontavam que a “queda da graça divina” incutia no ser humano uma incapacidade cumulativa de superar seus antecessores, mais próximos do momento da criação. A passagem do tempo era a putrefação do espírito, conforme o homem se afastava da perfeição da obra do criador e sobrepunha geração sobre geração de maculados pelo pecado original. O estudo do mundo se dava através do exame dos clássicos, obras de homens mais iluminados (Thomas: 2006; Henri: 1998; Rossi: 2001).

Existia a tese, a antítese, e a síntese, carregadas de uma recusa à gênese de qualquer expressão nova e original:

“À luz crítica dos modernos o saber dos escolásticos pareceu incapaz de interpelar a natureza, mas comente interrogar a si próprio oferecendo sempre respostas satisfatórias. Naquele saber há lugar para as figuras do mestre e do discípulo, mas não para a figura do inventor” (Rossi: 2001, 17).

Fora dos círculos acadêmicos, a produção de novos engenhos gerou um ambiente de contraposição sobre as mãos de profissionais ligados a produção prática (Rossi: 2001, 42-44). Arquitetos, pedreiros, navegadores, vidraceiros, cirurgiões, topógrafos, metalúrgicos e uma infinidade de outras artes mecânicas e manuais, pela partilha de exemplos e ideias, demonstraram a possibilidade da superação através da prática, e a capacidade dos instrumentos de potenciar a visão do cosmos e não distorcê-la (idem: 44).

A introdução não foi fácil, o *“ideal do sábio e homem culto tende(ia) a coincidir com a imagem daquele que dedica a própria vida à contemplação na*

espera de alcançar (para os pensadores cristãos) a beatitude da contemplação de Deus” (Rossi: 2001, 41).

O escárnio dedicado ao esforço manual, uma ocupação de escravos e servos, negando-lhe o valor como faculdade de análise e apreensão de novas informações demonstra como na origem de atos aparentemente lógicos vistos atualmente, como o uso da luneta por Galileu para amplificar os corpos celestes, *“há um gesto inicial e solitário de coragem intelectual” (Rossi: 2001, 44).*

Os resultados dessa união foram contestados, caluniados e cingidos, seus autores perseguidos, encarcerados, e em alguns casos postos ao fogo, mas o ímpeto do movimento iniciado se mostrou irrefreável:

“Enfim, nosso século me parecia tão florescente e tão fértil de bons espíritos quanto qualquer um dos precedentes. O que me fazia tomar a liberdade de julgar por mim todos os outros, e de pensar que não havia nenhuma doutrina no mundo que fosse tal como antes me haviam esperar” (Descartes: 2005, 40).

Não se restringido a um embate de sumidades a:

“(…) filosofia e ciência no mundo moderno se tornaram muito mais do que discursos etéreos de praticantes especializados. Aspectos de seus argumentos e o tipo de racionalidade que eles promoveram gradualmente vieram a substituir fé religiosa ou a prática costumeira como “senso comum”, a maneira cotidiana de pensar que muitas pessoas aplicaram em suas vidas (Thomas: 2006, 40).

Como no poema de Willian E. Henley, nos tornamos donos e senhores do nosso destino, e comandantes de nossas almas. A condição humana passou a se limitar apenas pelos usos do intelecto e abriram-se as portas da evolução infinita através do engrandecimento do gênio humano pelo acúmulo do conhecimento e o escrutínio do espaço natural (Dawdy: 2010, 763). E é enfim descortinado um bravo mundo novo, aonde a humanidade se tornou o sujeito, e o mundo, o objeto (Thomas: 2006, 39).

Não importa *“qual foi o ponto de partida, a ideologia temporal da modernidade é de que nunca mais fomos os mesmos” (Dawdy: 2010, 763).* E *“é aqui talvez que reside a essência do conceito de modernidade, tal como*

identifica Berman (1987): a experiência histórica, pessoal e coletiva, de sentir-se num mundo em transformação e mudar com ele” (Pesavento: 2008 ,30).

Deixemos o tema de lado temporariamente, e passemos à arqueologia da paisagem, na qual, entre o descobrimento e a busca por achar meu próprio espaço, encontrei minha visão da disciplina.

Olsen, em uma das mais recentes críticas à arqueologia da paisagem como ela vem sendo praticada nos últimos anos, apontou sua condição de construto social (Olsen: 2010, 29). Não mais do que símbolos expressos em uma rede inteligível, a paisagem é representada como um mecanismo social, um reflexo de mentalidades e condições socioculturais, descoladas de qualquer influência oriunda das características inatas dos objetos que a constituem.

Dois preceitos parecem ser essenciais nessa linha de pensamento, a visualidade, e a adjetivação: visualidade é a descrição de vistas e campos visuais que mudam conforme a posição do observador, em conjunto com um esforço de imaginar essas condições no passado; adjetivação são as narrativas que envolvem a paisagem com adjetivos que pertencem à subjetividade da percepção do arqueólogo presente (idem: 30).

O conceito resultante é vigoroso, mas como toda “teoria panaceia”, a abrangência trás problemas:

Na celebração das paisagens como plásticas e sempre construídas (“como algo aberto, polissêmico, desordenado, contestatório e quase infinitamente variável [Bender: 2002: 137]), parece haver pouca consideração pelas propriedades e competências possuídas pela própria paisagem. Montanhas e planícies, rios e lagos, florestas e campos, oceanos e fiordes – que diferença elas fazem para a forma que vivemos, pensamos e atuamos? São elas apenas abertas, receptivas e polissêmicas, ou tem algo a dizer – também além de sugerir metáforas e relações rituais (veja Bradley 2000, Tilley 1999, 2004)? (Olsen: 2010, 31).

Nessa linha, a percepção parece circunscrever-se ao observador, existindo como uma criação deslocada de qualquer limitação, a não ser aquelas procedentes de suas próprias particularidades. Assim, o mundo é uma forma do universo social, por ele estabelecido e a ele representando.

É possível argumentar-se que a relação cria uma arena dinâmica aonde paisagem, sujeito, e cultura se compõem em uma amálgama, quebrando as barreiras entre a obra e o artista na gênese da percepção de mundo. Seríamos então, tanto produto como produtores do meio (Olsen: 2010). Acredito que o ponto é certo, mas sua aplicabilidade não excluiu o maior entrave da proposta que centra no elemento humano a origem e baliza da percepção: a tautologia de um universo social que tem como base apenas a si mesmo, capaz de reproduzir-se infinitamente em um ciclo vicioso.

Aos preponentes da teoria, o mundo pode não ser visto como um cenário vazio aonde se desenrola a narrativa, mas em última instância é assim que se cristaliza o desfecho da proposta: se a paisagem nada tem a oferecer além do que o próprio ser humano lhe insere, ela é receptáculo dos agentes do fenômeno, e não um deles, tão pertinente no resultado final como uma caixa invisível e intangível seria para seu conteúdo (Olsen: 2010).

Como no mito da caverna de Platão, nunca vemos a realidade, apenas sombras.

Na tentativa de evadir o problema usando a estrada teórica ao lado, eu entendo que nós materializamos o mundo a nossa volta através de nossa cultura e mentalidade (Bruneau e Balut: 1994), mas a substância⁴ material das coisas limita as possibilidades a serem concretizadas através de suas qualidades inerentes, que cortam algumas opções e estimulam outras (Olsen: 2010).

“Nosso mundo nos é compreensível porque ele representa um contexto de inteligibilidade. Dito isto, nós habitamos um mundo que nos é revelado em sua significância. (...) Antes de qualquer coisa, o mundo é composto de matéria, a qual nós, seres humanos, damos significado” (Thomas: 2006, 41).

Não existem divisões claras entre o material e o mental, um lado necessariamente se apoia no outro todo o tempo para existir e fazer sentido (Bruneau e Balut: 1994). Seguindo esse ponto, a arqueologia estudaria o

⁴ O conceito aqui se aproxima da versão proposta por Descartes, com substância como a totalidade das características que compõe uma determinada coisa, e, portanto, de todas as possibilidades que a mesma coisa apresenta. As possibilidades advêm das características da substância, seu potencial, ou seja, tudo que ela pode vir a ser, e por exclusão, o que não pode de maneira nenhuma se tornar (Audi: 1999, 226).

próprio ato de artificializar⁵ o mundo, o meio pelo qual apreendemos e construímos nosso universo enquanto concebemos a nós mesmos (idem, 41-51).

Cada objeto, cada elemento físico do mundo, não é apenas um bloco de montar, que ao ser empilhado com outros constrói as propriedades que associamos com ordem social, durabilidade estrutural e poder, mas também um caminho, um possibilitador (Olsen: 2010, 5).

E como todos os caminhos, os dois extremos limitam a direção tomada. Os mesmos mecanismos que nos permitem interpretar as possibilidades apresentadas pela matéria, limitam o nosso entendimento. Ninguém é capaz de abarcar todos os sentidos possíveis em uma determinada coisa ou situação, porque suas próprias “formação inicial” e individualidade enfocam o caminho a um determinado espectro de percepção. E esse mesmo espectro se vê limitado pela temporalidade do indivíduo (Thomas: 1996, 48).

Eu sou quem eu sou e o que sou, porque tenho um passado que me possibilita entender o mundo através de referências que se estendem a experiências anteriores (idem, 42-44). Essa passagem de experiências tem o efeito de distender o tempo na formação da identidade pessoal e compreensão de mundo, ligando historicamente o indivíduo do presente com seu “eu” do passado (idem: 45).

A cada instante, há mais do que o olho pode ver, mais do que o ouvido pode perceber, um cenário ou uma paisagem esperando para serem explorados. Nada é vivenciado em si mesmo, mas sempre em relação aos seus arredores, às sequências de elementos que a ele conduzem, à **lembrança de experiências passadas**⁶. Transposta para os campos de uma fazenda, a Rua Washington poderia assemelhar-se á rua comercial do coração de Boston, mas ainda assim pareceria profundamente diferente do que é. (Lynch: 2010, 1).

É com grande facilidade que caímos na tentação de permitir que o indivíduo se expanda para além de sua alçada dentro da equação, e esse é um

⁵Bruneau e Balut (1994) criam uma dicotomia entre o natural e o artificial. O mundo tem uma existência própria, e é se engajando dinamicamente com esse potencial que o ser humano cria seu próprio espaço ao separá-lo do resto na ação de perceber e criar. Para entender o que nos cerca, materializamos uma versão compreensível através de nossos antecedentes, “humanizamos” o universo da matéria.

⁶ Todas as marcações em negrito dentro das citações ao longo do texto são minhas.

erro que deve ser evitado a todo custo. Não só pela razão mais óbvia, de que somos partes indissociáveis da cultura onde estamos inscritos e, portanto, em certa medida, todas nossas ações estão imbuídas de sua influência (Geertz: 1989), como por uma questão mais prosaica: a comunicabilidade é uma vertente imprescindível de qualquer mensagem, principalmente quando falamos de percepções sobre uma mesma coisa. A vida em grupo, da criação ao desenvolvimento, necessita obrigatoriamente que sejamos capazes de nos compreender (Lynch: 2010, 51).

Um juízo rápido e descuidado poderia dispor de uma analogia despreziosa e tomar uma projeção puramente pessoal como um tipo de segredo. Certamente uma saída fácil, mas o eixo da questão ainda se sustenta e a similitude entre o alvo e o exemplo não poderia ser mais distante: uma ideia que só é compreensível a quem a cria, ou pior, só a ele parece adequada, em nada se aproxima de um enigma. Mesmo os mistérios só são cativantes, ou perigosos, porque significam algo para outros. Segredos supõem uma informação que deve ser escondida, algo que não faz sentido para uma pessoa só não esta sendo ocultado, simplesmente não importa.

Longe de mergulhar em uma ênfase no indivíduo em si, entendo que o espectro da percepção é sempre mais ou menos comum dentro dos membros de uma mesma cultura, salientando certas cores e esmaecendo outras conforme nos aprofundamos em direção a grupos sociais e em última estância ao indivíduo, mas ainda assim, mantendo uma coesão. Qualquer visão de mundo é, acima de tudo, coletiva antes de ser individual.

Com todos os ingredientes em mãos, o momento de estudar fórmula irrompe. Percepção pode ser reduzida a três componentes para uma melhor compreensão, desde que rememoremos que sua corporificação se presta ao mesmo tempo, eles não são separáveis dentro do próprio fenômeno: identidade, estrutura e significado (Lynch: 2010, 51).

Identidade, no sentido de distinção, é o reconhecimento do que é percebido enquanto uma entidade separável. Uma materialização requer que as unidades componentes sejam reconhecidas, dotadas de “natureza própria” aos olhos do observador. O que não se destaca, ou se perde dentro de outras

unidades, ou passa completamente despercebido. Estrutura é a articulação entre o observador, o que é observado e contexto aonde a ação se dá, numa esfera tanto espacial quanto paradigmática. O que para ser direto, é a relevância, qualitativa e quantitativa, que o objeto ocupa na visão do observador no momento em que ele é materializado. E por último, significado são os valores que são imbuídos no próprio objeto percebido (idem).

Destinemos um pouco mais de vulto ao parágrafo anterior através de um artifício já proposto em outro lugar (idem, 9). Uma porta dentro de uma casa, para ser reconhecida enquanto tal, passa por todos esses fatores. Precisa ser vista enquanto separada do resto da casa ou mesmo da parede, ser considerada na situação presente: ela está perto, longe, leva a outro cômodo ou para fora, se quer sair, barrar sinais do que está além de suas fronteiras, ou muito pelo contrário, deixa-los entrar? E acima de tudo, o que é uma porta e como ela se relaciona na minha forma de ver o mundo e interagir com as outras pessoas? É uma maneira de me isolar, um símbolo de privacidade quando fechada e um convite quando aberta ou é apenas uma barreira prática às intempéries e não às pessoas? É parte de um portal, nada além de mais um percalço dentro do caminho a ser percorrido, ou um obstáculo usado apenas quando imprescindível para prender quem está dentro ou afastar quem está fora, ou ainda, as duas coisas? E até mesmo, o que ela significa em um nível mais pessoal, como por exemplo, uma situação incomoda e indesejada para alguém que sofre de claustrofobia ou simplesmente se vê irracionalmente incomodado com portas abertas.

A substância em si da porta pode abarcar várias dessas vertentes, se aproximar um tantinho mais de uma ou de outra devido a algum atributo próprio: o material utilizado, seu design, aonde ela foi erigida. Uma porta sem maçaneta de um dos lados dificilmente é jeito marcante de demonstrar a liberdade de ir e vir. Mas em certos lugares um biombo de papel representa uma barreira tanto quanto a mais robusta chapa de carvalho.

No entanto, apesar de o resultado parecer o mesmo, uma forma de separar espaços, as diferenças entre os potenciais mais destacados de ambas as substâncias, a madeira e o papel, influenciam no resultado final da

materialização: uma enorme discrepância entre os conceitos de privacidades e de recato necessários dentro de uma estrutura, e no caso dos usuários do biombo, talvez certa ênfase no comportamento silencioso e discreto.

Os desfechos são cambiantes: como já foi dito, mais do que limites, as possibilidades apresentadas pela matéria são caminhos que se inclinam mais para certas direções do que para outras. Como toda estrada, ela exclui algumas direções, mas em outros casos apenas se distancia delas, e no fim das contas, chegamos ao ponto aonde existem diversas jornadas possíveis dentro da mesma via. Diversas, mas não todas.

Da parábola anterior, o importante é notar que o fenômeno inteiro ocorreu deslizando entre os potenciais da substância do que convencionamos como porta, o que o conceito “porta” significa na cultura dessa pessoa, sua relação com o observador, o que aquela porta, naquele momento, denotava para quem a via.

Voltando, assim, uma paisagem nada mais é do que uma complexidade de elementos, que por quaisquer motivos, o observador agrupa em um conjunto, uma unidade. Não é configurada uma união física obrigatória entre os componentes, um partilhar de substância, e sim uma relação subjetiva imposta por quem a vê (Thiesen: 1994, 17).

Essa coerência subjetiva entre os componentes se revela de diversas formas, a organização e identidade do conjunto surgem através de uma intimidade com o mesmo. E esse princípio se aplica indiretamente tanto ao conhecido quanto ao desconhecido, já que *“um objeto visto pela primeira vez pode ser identificado e relacionado não pelo fato de ser individualmente familiar, mas por ajustar-se a um estereótipo já criado pelo observador”* (Lynch, 2010, 7)

Tudo se reduz à ação de artificializar um segmento do mundo, juntando a produção humana e o contexto aonde ele se insere em uma singularidade. Sua construção é:

“(…) o resultado de um processo bilateral entre o observador e seu ambiente. Este último sugere especificidades e relações, e o

observador – com grande capacidade de adaptação e à luz de seus próprios objetivos – seleciona, organiza e confere significado aquilo que vê. A imagem⁷ assim desenvolvida limita e enfatiza o que é visto, enquanto a imagem em si é testada, num processo de interação, contra a informação perceptiva filtrada. Desse modo, a imagem de uma determinada realidade pode variar significativamente entre observadores diferentes” (Lynch, 2010, 7).

As propriedades da matéria que participa dessa construção, se chocam com as experiências particulares e coletivas do indivíduo, originando a percepção. Dessa forma, duas pessoas com procedências completamente diferentes poderiam ter visões totalmente distintas, e talvez até conflitantes, de uma mesma coisa, enquanto que duas trajetórias similares, ou com no mínimo alguns pontos de encontro, apresentariam um vasto campo comum entre suas imagens daquele objeto.

É importante notar que a constituição de paisagens não é um fenômeno inocente e incólume de influências:

“mais que um simples reflexo da organização das coisas, ou mediadora de gostos, a paisagem é uma força ativa na criação, legitimação e mudança social” (Rubertone, 1989: 50 apud Thiesen: 1994, 26).

Como todo o acontecimento culturalmente construído, ele é passível de alterações, já que grupos e indivíduos não são alienados das mudanças a sua volta, como marionetes a representar um papel, ou personagens na grande dança das transformações sociais (Dobres e Robb: 2000, 10-11). “Grande parte das pessoas, na maior parte do tempo, se comportam como sensíveis aos seus interesses, dentro das circunstâncias em que eles se encontram (Cowgill: 2000, 52).

Consideremos a ideia. O entendimento de uma paisagem pode ser diferenciado por dois caracteres qualitativos: “próximo e distante”. Essas qualidades não são ligadas a distâncias físicas, mas há memórias, familiaridades e preferências. As experiências passadas nos aproximam ou distanciam do que percebemos à nossa volta, formando uma rede de

⁷ Lynch (2010) utiliza o termo imagem com um sentido similar ao de materialização ou visão de mundo, uma resultante da percepção.

referências que são imbuídas em nossas representações de objetos, pessoas, situações e lugares (Thomas: 2004). Então se sentir próximo a um ambiente, seria defini-lo como agradável, familiar. E o que é natural ou forçado, é também uma construção. Essa dualidade pode ser alterada e é sempre direcionada em benefício de interesses e grupos particulares dentro da sociedade (Hodder e Hutson: 2003, 111).

“Uma vez que o desenvolvimento da imagem é um processo interativo entre observador e coisa observada, é possível reforçar a imagem tanto através de artifícios simbólicos e do reaprendizado de quem a percebe como através da reformulação do seu entorno.” (Lynch, 2010, 12).

Podemos criar uma paisagem com “sentidos”, uma organização de fatores que busca trazer certas percepções à tona em detrimento a outras. A operação se dá por relacionar a paisagem com a essência do que constitui a ideia com a qual se quer se aproximar, modificando sua estrutura, identidade e significado (Lynch: 2010, 10). Que por sua vez, canaliza grande parte do esforço na alteração e reordenação das substâncias que compõem a unidade.

Um exemplo particularmente do meu interesse: como montanhas, planícies, rios e vales, uma cidade trás certos modos de vida à tona ao possibilitar sua criação através de suas qualidades. Uma união complexa de desejos, interesses e histórias, uma cidade não é só um conglomerado de pessoas. Seu sistema de funcionamento, suas necessidades e produções criaram toda uma nova categoria de possibilidades, concentrando redes de complexidade em cima de redes, até que estas deixaram de serem linhas e viraram padrões sólidos e estáveis. Com o passar do tempo e o crescimento de sua importância em nossas vidas, suas propriedades passaram a centralizar a expressão e definição de quem somos (Barros: 2007).

Elas existem em todos os tipos, e proporcionam todas as formas de sensações. Pequenas cidades no campo podem ser bucólicas, e a vida e o caos andam juntos na epopeia de luzes e movimento de nossas maiores metrópoles. Esses centros imprimem sua existência em seus habitantes, não os prendem a grilhões e encerram cabrestos em seus olhos, mas abrem portas, fecham passagens e deixam apenas frestas em alguns lugares.

Uma paisagem que incorporasse os valores do fenômeno da modernidade em sua essência, não representaria um ideal, ela seria parte da ideia em si. Seus habitantes não receberiam um falso ar de modernos, teriam em si impressos a visão local da modernidade, e suas peculiaridades, por mais insulares que estas fossem. Ao observador, mesmo que rústica ou dotada de sabores diferentes, a modernidade existiria ali, e, portanto, o comportamento que uma cidade unida nesses valores necessita seria observado, mesmo que apenas em parte. Essas alterações em larga escala passam por um reordenamento da malha e dos aparelhos urbanos, das estruturas e de suas aparências.

Agora que já tocamos a quintessência do problema, precisamos propor uma solução.

Para poder chegar à compreensão dessa dinâmica de transformação do espaço urbano, de sonhos e concretizações, pretendo usar os documentos produzidos pelo próprio motor dessas mudanças, os grupos sociais dominantes, aqui representados pelo poder público. A própria burocracia dá essa oportunidade, já que dentro do sistema hierárquico de relações, a Intendência municipal via-se obrigada a justificar seus ditames ao legislativo estadual em todas suas etapas, da concepção e pleitear de autorizações e recursos, aos informes sobre o andamento e conclusão das iniciativas (Chaves: 1978, 39). Mapas, projetos, relatórios de gastos, requisições de licenças e verbas para obras públicas podem não só dar um panorama da história urbana da cidade, mas revelar intenções e meios por trás de sua execução.

Projetos⁸ são parte essencial do fenômeno de materialização do mundo, compondo sonhos que nem sempre se concretizam, às vezes porque as mãos não podem criar o que a imaginação pinta na tela da mente, ou porque desejos mudam com o passar dos anos, mas também porque falhas existem e recursos não são infinitos. (Bruneau e Balut: 1994). Além da importância ontológica no

⁸ Não falo aqui apenas do sentido usual nos dias de hoje de projeto, ligado a planos arquitetônicos ou de engenharia, como uma planta, mas uma ideia a ser materializada, e, portanto, os documentos que a compõe extrapolam os próprios planos de construção, englobando todo o registro realizado durante a vida útil da ideia.

centro da teoria utilizada aqui, há outros motivos para essa ênfase especial no planejamento:

“No mundo moderno, pensamento abstrato é recorrentemente considerado como precedente à ação: de fato, ambos são tomados como eventos separados. Por essa razão a vida moderna é esmagadoramente *projetada* e *planejada*. A construção de edifícios e artefatos, o planejamento de cidade e a organização de sociedades é composta de teoria antes de ser posta em prática” (Thomas: 2006, 3).

Pretendo comparar as diferentes técnicas e planos realizados ao longo do recorte temporal do estudo para a urbanização⁹ da cidade, cruzando estes dados com as descrições deixadas por viajantes e os diferentes registros iconográficos existentes. Não sendo apenas uma forma de reconstruir visualmente o passado, esses dados também me servirão como guias do andar do esquema de modernização da cidade.

Os relatos de viajantes e manuais de navegação eram uma das principais fontes de informação sobre os quatro cantos do globo destinados não só aos que singravam as milhas estéreis dos oceanos, mas a todos os curiosos (Torres: 2005). Como nos escritos fabulosos de Marco Polo, eram nas palavras deixadas por aqueles que avistavam terras distantes que o mundo era desvelado aos ávidos por conhecê-lo. Do prático ao idílico, essas publicações representam a forma como a cidade, e os esforços para transformá-la, foram percebidos ao longo do tempo. E, portanto, são inestimáveis enquanto fonte dos efeitos e direcionamento desses esforços. Sempre que possível, essas representações serão suplementadas por descrições intra-urbanas, redigidas pelos próprios habitantes da cidade, na forma de jornais ou outras publicações que fujam do registro oficial da burocracia municipal.

⁹ É um ponto de grande discussão na história do urbanismo o momento de criação da disciplina em si. Alguns autores defendem que a passagem formal para a academia no começo do século XX é apenas um dos marcos cronológicos da disciplina, e não um elemento essencial em sua fundamentação. Outros argumentam que os trabalhos anteriores constituem-se como planejamentos urbanos, e não urbanismo como conhecemos, este só tendo início a partir de sua estruturação real enquanto disciplina unificada no começo do século passado. Seria um estágio predecessor e que se estende desde a Antiguidade, com certo nível de reflexões práticas e teóricas sobre o tema, mas com uma falta de discussões organizadas e coesão entre os praticantes (Carpintéro: 1997). Inclino-me na direção da segunda proposta, mas com um demarcador diferente, entendendo o planejamento urbano como “*uma forma de representação dos interesses coletivos, expressos pelo poder, pela classe dominante ou ainda pelas crenças e mitos, enfim, pela própria sociedade. Não se trata, portanto, de apenas uma questão técnica, científica ou mesmo artística*” (Souza, 2008, 108).

Um objetivo prodigioso requer uma ferramenta que se equipare às suas ambições. As informações foram dispostas em uma base de dados comum, o Sistema de Informações Geográficas¹⁰ para permitir uma melhor manipulação dos dados. A produção¹¹ se deu através uma planta base¹² criada a partir de uma imagem de satélite atual¹³, acrescentando dados divididos por camadas cronológicas e unidades de estudo. A técnica se dá em um ambiente virtual, através do uso de softwares especificamente programados para a tarefa¹⁴ (Collony e Lake: 2006, 13)

O método é conformado pela digitalização do registro visual feito por instrumentos cartográficos ou de sensoriamento remoto: fotos aéreas, mapas e imagens de satélite. Por si só, quando inseridas no ambiente computacional esse registro se apresenta apenas como uma imagem estática, praticamente uma foto. O primeiro passo é sua alocação espacial, o georeferenciamento¹⁵, aonde o documento se torna efetivamente uma reprodução do espaço que ele representa, escalonado dentro de um sistema de coordenadas (idem, 87).

¹⁰ O SIG é uma de base integrada de dados dos mais diversos tipos, que podem ser tanto sobre a espacialização euclidiana de uma determinada área, quanto valores qualitativos dos pontos relacionados. Seu objetivo é facilitar a integração e comparação de informações sobre um mesmo espaço. O trabalho ocorre em camadas, criadas sobre uma carta base, cuja temática é orientada a partir do direcionamento do estudo (Conolly e Lake: 2006, 11).

¹¹ Os resultados do geoprocessamento que serão apresentados aqui foram produzidos dentro do projeto Paisagens e Identidades: a modernidade riograndina pelas técnicas em geoprocessamento Taiane Portella e Beatriz Farias.

¹² Como modelo no processo de vetorização foi utilizada a base cartográfica atualizada da cidade, repassada ao projeto pela Secretária Municipal de Planejamento do Município de Rio Grande.

¹³ Imagem capturada através do satélite Quickbird, com resolução pancromática de 61 a 72 cm no ano de 2006. A foto é uma cortesia do Projeto Mapa Urbano Único, coordenado pelo Prof. Dr. Glauber Acunha Gonçalves (FURG)

¹⁴ O programa escolhido foi o suíte de aplicativos da ESRI, o ArcGis, versão 10.0.

¹⁵ O sistema de coordenadas geográficas (graus, minutos e segundos) não se presta a expor com precisão as formas da Terra, que de longe não configuram uma esfera perfeita e sim um geoide, quando traduzidas para um universo plano, como um mapa. É preciso que se realize uma extrapolação das distâncias, calculadas em relação a um modelo matemático de representação do planeta, uma projeção cartográfica. Existem diversos modelos, criados com diferentes bases matemáticas e graus de precisão variados para diferentes regiões do planeta. Foi adotado como modelo geodésico de referência nesse trabalho o SIRGAS 2000 (Sistema de Referência Geocêntrico para as Américas).

São necessárias marcações para realizar o processo, os pontos de controle. São escolhidos alguns locais através do espaço simulado na imagem: feições relevantes e claras, como curvas em uma estrada ou casas, e através do trabalho de campo ou dados já coletados, são levantados seu posicionamento, suas coordenadas. Cada uma das camadas adicionadas sobre a base, como outros mapas, deve passar pelo mesmo processo (idem, 86-88).

Esse trabalho normalmente é feito através da marcação por instrumentos ligados ao Sistema Global de Posicionamento (GPS) de cada um dos pontos de controle. Quanto maior o número de entradas e mais bem distribuídos por toda a base trabalhada, maior a relação de precisão entre o produto final e as dimensões reais que ele representa (idem, 88). Uma boa analogia seria o trabalho de prender um revestimento sobre uma superfície com pregos. O invólucro precisa ser adequadamente posicionado, e para fixá-la rente e firme, sem ondulações, é preciso que os pregos estejam bem distribuídos ao longo de toda a área do envoltório. Uma boa obra racionaria os cravos o mais simetricamente possível, e sempre que plausível esse é mais ou menos o ideal no processo de georeferenciamento.

Feito isso, o ambiente se torna um plano ortogonal, aonde serão inseridos os modelos de dados, reproduções de elementos reais na área do estudo, o verdadeiro objeto de trabalho do Sistema de Informações geográficas (idem, 24). Essas estruturas existem em dois tipos, raster e gráficos vetoriais.

Os dados raster são imagens em uma matriz de grade, como um papel quadriculado, em que cada quadro é composto por um pixel¹⁶, e constitui uma unidade independente. Já os gráficos vetoriais são descrições geométricas, ou vetores matemáticos de representação, em arranjos que vão de pontos, linhas, polígonos até texto. Dentro delas, o padrão se repete na unidade inteira, em contraposto ao pixel do raster (idem, 25-27).

¹⁶ Menor unidade que forma uma imagem digital, sendo que o conjunto de milhares de pixels organizados em cores e padrões forma a imagem inteira. Os dados que são armazenados de maneira independente, o que quer dizer, por exemplo, tons de cores diferentes, em oposição aos gráficos vetoriais (Doeffinger: 2005, 24).

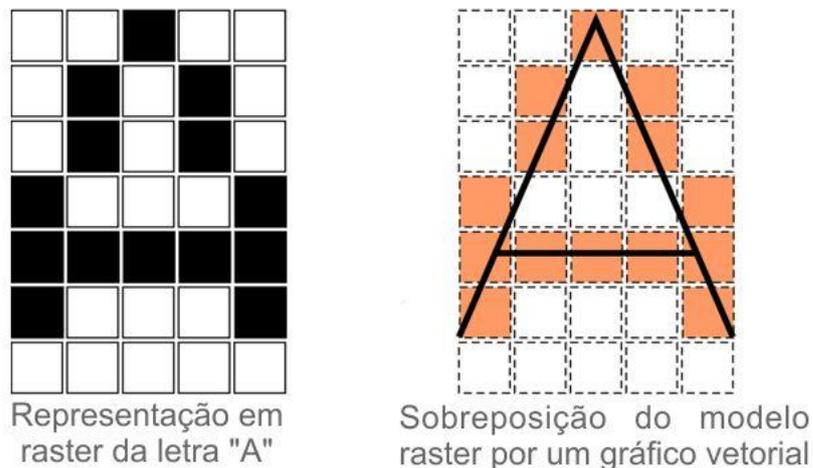


Figura 4: – Diferença entre o modelo raster e o gráfico vetorial – Fonte: http://pt.wikipedia.org/wiki/Ficheiro:Bitmap_vs_vector.png.

Posto de forma simples, a diferença de escolha do modelo de dados a ser aplicado no SIG é ligada ao objetivo do trabalho. O raster é de grande serventia para o mapeamento de feições que variam constantemente, como unidades de relevo ou densidades em um terreno. Essas particularidades e o grande número de caracteres utilizados (lembra, uma imagem só pode ser composta por milhares ou milhões de pixels) permitem uma análise matemática eficiente e a formação de gráficos comparativos particularmente engenhosos. Em contraponto, os gráficos vetoriais mantêm uma melhor precisão espacial, podendo alocar as entidades do estudo com grande detalhe, todos em um mesmo ambiente (idem, 29-30).

Apesar de não serem excludentes, em grande parte dos sistemas desenvolvidos, ainda se opta por um modelo único, e a opção adotada aqui são os gráficos vetoriais. Como o objeto do estudo é a própria malha urbana em suas diferentes encarnações, as camadas foram criadas a partir das diferentes cartas históricas obtidas, que representam um determinado lócus temporal, um momento da cidade e de seu projeto urbanístico, ou seja, uma forma de concebê-la e ao seu uso (Cavenaghi 2006: 196).

Algumas das cartas expostas são em maior ou menor escala produtos e não reproduções dos documentos topográficos utilizados. Foram amalgamadas informações de diversos mapas, aonde os vetores descrevem as próprias

praças, ruas e quadras, permitindo não só uma melhor visualização do traçado, como também a criação de mapas comparativos que expressem o alastramento da urbe pela península através dos anos e as diferenças entre as projeções de crescimento e sua materialização final.

Para tanto, como já disse acima, esses planos cartográficos precisam ser adequados em uma mesma escala, georeferenciados. Mas nem todas as plantas levantadas se prestaram a esse trabalho. Parte delas realçam a cidade sem grandes pormenores, seu real objeto era o canal e seus meandros.

Mas, se observação direta é obstruída, seja porque a escala não foi observada ou o próprio traçado foi um elemento secundário, e, portanto, mal representado, durante a feitura do documento, eles deixam pistas para que o façamos indiretamente.

Através das feições presentes nestes “mapas falhos”, e sua comparação com plantas mais completas e fontes escritas, relatórios e relatos, podemos preencher os vazios e formular uma representação possível de momentos aonde elas não existem. O mesmo também se aplica à inclusão de detalhes adicionais, já conhecidos, em cartas aonde estes elementos não foram abarcados, seja porque o traçado não se estende até o ponto, ou porque o cartógrafo não lhes dedicou atenção.

Uma ferramenta é útil, todavia nem mesmo as melhores são dotadas de recursos infinitos. O procedimento não pode ser aproveitado para todas as fontes, havendo conjecturas aonde só me foi possível demonstrar o documento original e interpretá-lo diretamente ou mesmo, ater-me a outros recursos.

O auxílio do instrumento como complemento ao método de análise em uma história que se dedica a pensar a materialização do mundo através do choque entre o preceptor e o potencial da matéria, é inegável. Podemos justapor facilmente diferentes linhas temporais e compará-las com os contos e descrições de cronistas e intendentess, integrando e trazendo à tona relações sutis, e difíceis de exprimir em palavras. Mas, apesar de ser fácil deixar-se mesmerizar pela magia tecnocrática da era virtual, existem críticas ao emprego

irrestrito do Sistema de Informações Geográficas em Arqueologia, e elas precisam ser ditas.

A explosão do uso do SIG na disciplina, gerou uma dependência crescente de projetos ligados a relações espaciais, de pequena a larga escala (Lock: 2003,184). A possibilidade de “recriar” o passado gerou uma confiança desmedida na abordagem, impelindo um caráter factual ao que deveria ser considerado como uma versão (Loke: 2003). Essa tendência deriva de uma inclinação funcional do SIG a uma concepção totalizante de espaço¹⁷. Acumulando pilhas após pilhas de dados, o efeito é uma espécie de “olhar divino” aonde tudo se apresenta ao usuário, que deslumbrado acredita ter encontrado a verdadeira encarnação do passado, criando efetivamente, uma paisagem que seu habitante dificilmente reconheceria (Conolly e Lake, 2006, 3).

A questão é particularmente problemática no caso de trabalhos ligados a sociedades produtoras de registros cartográficos, como na minha situação, aonde é preciso que sempre se considere a intencionalidade do documento. Longe de ser um produto objetivo e inocente do saber técnico que congela um segundo do passado sob a pena do topógrafo, “(...) *pelo contrário, representam aspectos significativos da carga mnemônica de seu produtor. São objetos sociais, e portanto, dimensão da existência dos grupos que os constituíram*” (Cavenaghi 2006: 196).

Como um prestidigitador que desvia a atenção com floreios da mão que faz o truque, um cartógrafo pode maquiagem detalhes, realçar qualidades e retratar somente o que lhe é de interesse ou daqueles que encomendaram o serviço. Quando observado, esse ponto pode, em verdade, ser mais um detalhe enriquecedor do documento. Mas nem todas as mágicas são facilmente decifradas então, antes de mais nada, deve reinar no espírito do cientista a cautela e o senso crítico (Cavenaghi: 2006).

Sempre que exequível, essas críticas foram observadas, buscando-se a complementação com outras fontes e a observância do valor social dessas

¹⁷ O espaço como um recipiente aonde objetos residem, existindo independente dos elementos que comporta (Conolly e Lake: 2006, 3).

produções, e das limitações do método como não mais do que o uso de um diorama, uma forma de expressar, criar e permitir novos elementos na narração, ao invés de uma cápsula temporal pseudocientífica.

Concluídas as preparações, fazamos silêncio, pois já nos chegam os primeiros acordes do coro, e é chegada a hora de adentrarmos a minha Rio Grande do passado.

Capítulo II: Faca, fogo, fúria... e contrabandistas!

Quando se joga o jogo dos tronos, ganha-se ou morre. Não existe meio-termo.

George R. R. Martin – *A Guerra dos Tronos* (2010).

O verdadeiro começo vem com homens, armas e ondas.

Com homens e armas, rememoremos, já que as escaramuças entre espanhóis e portugueses por territórios e privilégios por toda a América do Sul deu origem, entre muitas coisas, ao enclave militar que viria a se tornar a cidade do Rio Grande.

A povoação foi pensada como uma praça forte destinada a dar suporte à Colônia do Sacramento, fundada em 1680, que era alvo constante de escaramuças com o assentamento vizinho, a possessão espanhola Buenos Aires (Torres. 2010:27).

Incrustada em pleno território litigioso entre as duas metrópoles, Colônia do Sacramento era uma conhecida rota de contrabando e comércio entre os colonos espanhóis e os comerciantes portugueses. Receptando parte da prata desviada da mina de Potosi na Bolívia, Colônia se configurava como uma renda considerável à coroa lusitana e seus súditos, e uma chaga exposta no monopólio espanhol (Cesar: 1978, 16).



Figura 2 – Disposição do município de Rio Grande em relação ao Estado do Rio Grande do Sul e do País. Fonte: http://pt.wikipedia.org/wiki/Ficheiro:RioGrandedoSul_Municip_RioGrande.svg

Em 1737, singrou em direção ao Prata a frota comandada pelo Brigadeiro José da Silva Paes, no intento de quebrar um dos inúmeros bloqueios sofridos pelo enclave lusitano. Mas mediante palavras, a situação chegou a uma resolução antes da esquadra ao seu destino. O armistício relegou a armada à sua missão secundária e agora ainda mais importante: a fundação de um reduto lusitano no interior da barra da Lagoa dos Patos (Torres: 2010, 27).

E é aqui que surgem as ondas. Não só porque o atravessar das milhas foi desempenhado sobre as águas, mas porque a própria escolha de onde fincar a bandeira da coroa se deu em função da disposição da localidade em relação ao acesso ao Atlântico (Torres. 2010:27). A entrada para o estuário da Lagoa dos Patos fornece o único porto natural na região, mas a passagem da imensidão azul para as turvas águas da laguna não vinha sem suas agruras.

Pouca visibilidade e uma forte correnteza, somados a bancos de areia escondidos pelas águas tornavam a jornada pelo tortuoso canal de acesso um suplício, e a disposição do próprio povoado em relação a todo resto fazia da chegada ao local um esforço e um alívio (Vianna: 2007, 49). A barra se tornou rapidamente palco de tragédias e perdas:

“só embarcações semi-enterradas na areia recordam pungentes desgraças e nossa alma se enche pouco a pouco de melancolia e terror (Saint Hilaire: 1974, 70).

Em poucos anos, o desaguadouro da laguna no Atlântico tornou-se para os navegantes uma referência sombria de medo e desgraça, ganhando a sinistra alcunha de “diabólica” (Vianna: 2007).

Mas, a expedição portuguesa não procurava um porto seguro, e sim uma fortaleza, e as dificuldades não eram problemas, mas um artil (Torres: 2010,27).

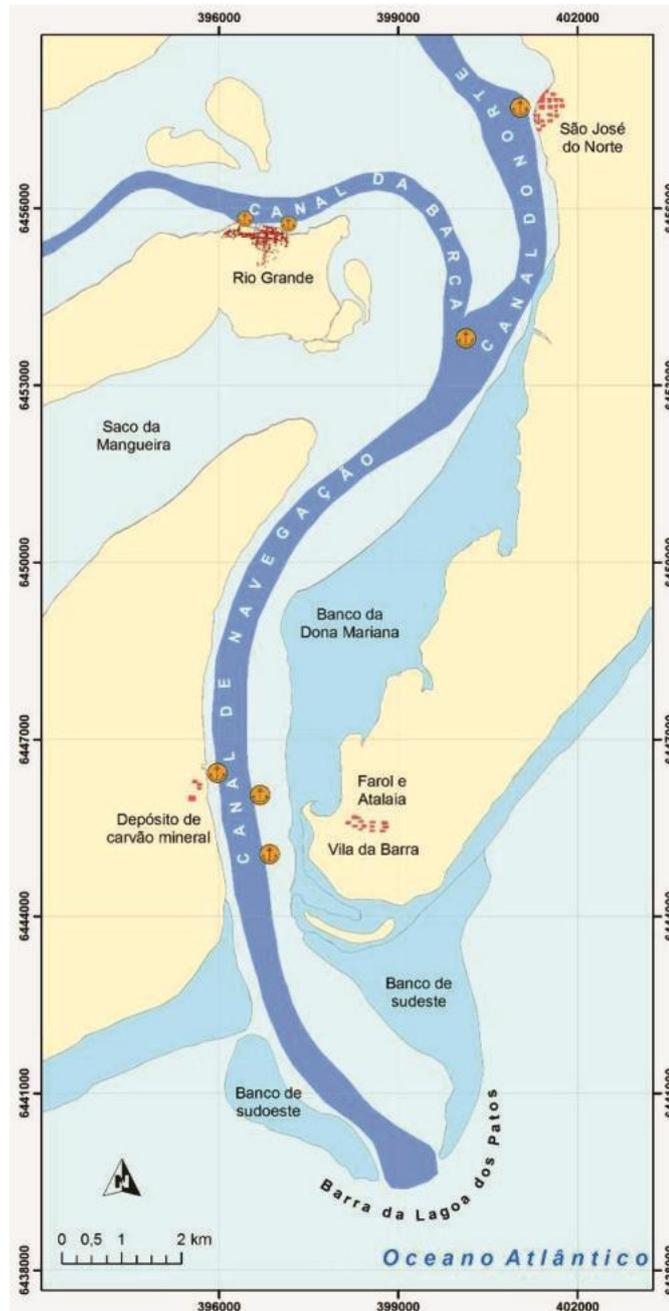


Figura 3 – “Espaço marítimo do porto do Rio Grande por volta da década de 1850. Os círculos em cor laranja indicam os locais de ancoragem para as embarcações. - Adaptado a partir da Planta hidrográfica da barra do Rio Grande do Sul (1849)”. Fonte: Torres (2010,23).

O Canal Norte, o trecho de maior calado, passava junto à margem oposta ao de São Pedro, aonde mais tarde seria estabelecida a vila de São José do Norte (Torres: 2010, 26). O então Presídio era ligado ao oceano pela traiçoeira, rasa e sempre pronta a assorear trilha da Barca. Essa discrepância, e o uso das facilidades fornecidas pela margem norte como ancoradouro, já era conhecida antes da esquadra inflar suas velas, a partir da experiência de tropeiros e exploradores na região:

“A costa do Rio Grande do Sul era há muito tempo conhecida dos portugueses e espanhóis. Várias expedições exploradoras passaram por ela, como a de André Gonçalves, a de D. Nuno Manuel e Cristovão Haro, com o Piloto João Lisboa, as de Cristovão Jacques (de 1516 a 1627), a de Sebastião Caboto (de 1525, que explorou o Rio da Prata, e finalmente a de Martin Afonso em 1530 (1530/31) a que se atribui a denominação de Barra do Rio Grande como Rio de São Pedro.” (Vianna: 2007, 12).

Além dos passageiros primeiros desbravadores do Novo Mundo, o estabelecimento de europeus e descendentes na desembocadura da lagoa também se estendia décadas antes da fortaleza:

“Um século mais tarde (da estada de Martin Afonso de Souza) iniciou-se a penetração de tropeiros em direção ao sul, em busca de gado e couros. Essa atividade cresceu rapidamente, a ponto de 1681 se torna oficial a cobrança de tributos ao beneficemente de couros. Em 1725, lagunenses e tropeiros (paulistas), sem dúvida, os primeiros colonizadores, via litoral, chegaram até o Chuí encontrando abundante gado às margens da Lagoa Mirim. Estabeleceram um primeiro tráfego de gado e couro do Chuí até Sorocaba. Nessa empresa destacou-se **Cristóvão Pereira de Abreu**, ao qual se pode atribuir o efetivo início do processo colonizador do litoral sul. (...) A expedição de João de Magalhães (1725) introduziu cerca de 31 pessoas que se dirigiam as vacarias do mar, fundando novos currais e invernadas às margens da Lagoa Mirim. Expandia-se e firmava-se o povoamento dos futuros municípios do Rio Grande e Santa Vitória do Palmar (sua vizinha ao sul). A tradição também fala da existência de umas cabanas **na margem esquerda do canal (São José do Norte)**, ocupadas por umas poucas famílias de tropeiros, no pontal Oeste do canal, junto da praia atualmente chamado cassino, pode se abastecer os tropeiros que “descendo” o istmo do rio Grande do Sul em direção à Colônia do Sacramento e/ou paravam algum tempo ali para descanso.” (Vieira apud Vianna: 2007, 13).

O mesmo Coronel Cristóvão Pereira de Abreu, sertanista lagunense-paulista, foi a cabeça de ponte do projeto de instalação oficial da coroa de Lisboa, designado para escolher e preparar o sítio de instalação da futura cidade (Vianna: 2007, 12). Vemos rapidamente que, do alçar dos planos até a lançar das âncoras, toda a empreitada foi cuidadosamente proposital.

Do jeito que era, e com o complexo de casas fortes e baterias que foram incrustadas por toda a boca da laguna, o Rio Grande de São Pedro encontrava-se protegido de invasão por via marítima, e mantinha um rígido

controle da navegação pela barra e o acesso por água à praça forte (idem: 27). A jornada por terra era igualmente custosa, através de charcos e banhados, cruzando uma imensidão de areias com quilômetros de extensão, assoladas por ventos que fustigavam a pele e mais pareciam carregar nevascas em seus braços do que grãos (Luccock: 1975, 116).

A busca pelo inexpugnável, pelo ninho da águia no topo da montanha em uma planície sem fim, custou à povoação a proximidade do atracadouro natural, e a necessidade de criar um complexo sistema de traslado de cargas entre os dois lados do canal (Torres: 2010, 71).

Fundada em armas, a futura cidade não era residência, mas fortaleza, e as águas não eram estradas aos amigos e sim rotas a serem vigiadas por canhões em vigília permanente. A vida era voltada para o fazer dos soldados e oficiais, as balas e a pólvora mais comuns que luxos e comércio. E as casas, assim como as pessoas, davam as costas às águas (Torres: 2010). Daquele lado nada viria, a não ser o perigo, e que para lá mirassem os fortins e baterias do canal.

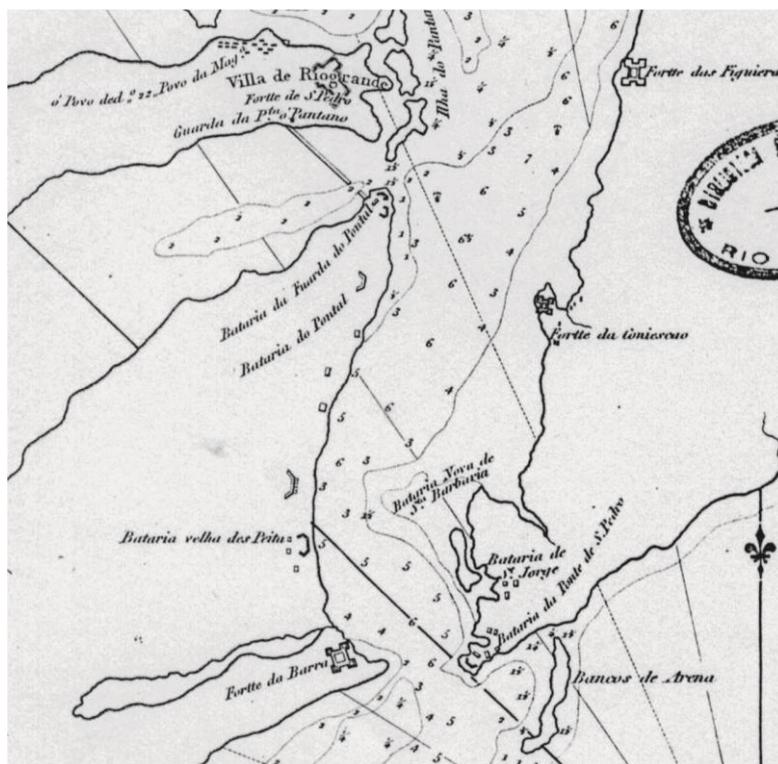


Figura 4 – Detalhe do mapa “Rio Grande de San Pedro” de 1809, por A. Arrowsmith. Estão marcados ao longo do canal os diversos fortes e baterias, que nesse período já se encontravam em franco desuso. Fonte: Biblioteca Rio-grandense

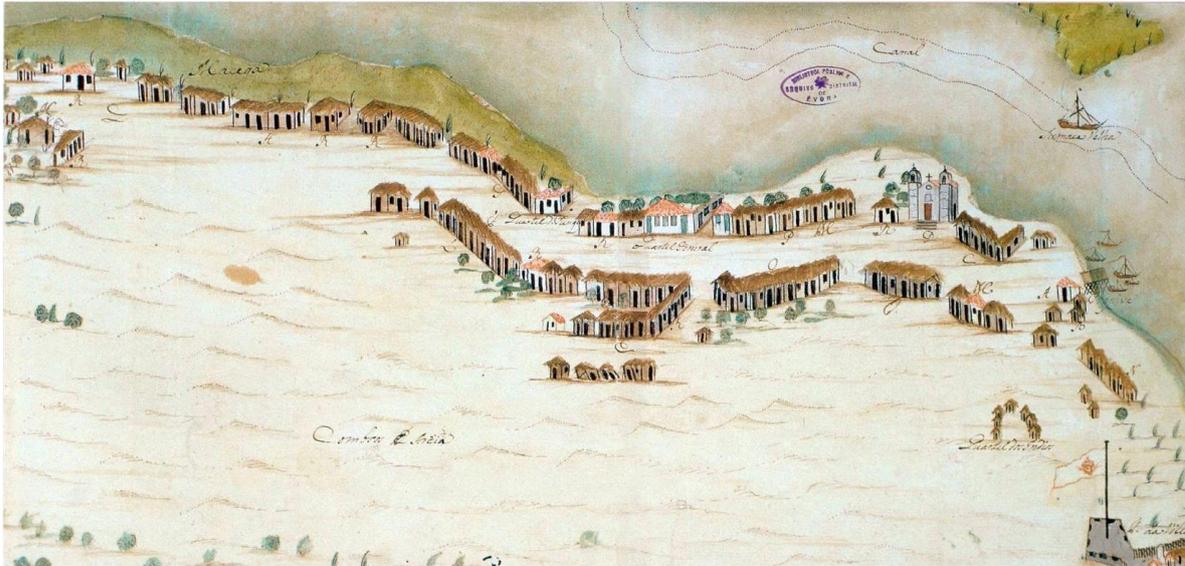


Figura 5 - “Demonstração Da Vila De São Pedro do Rio Grande situada na Latitude Setentrional de 32 graos” de 1777, por Francisco Ferreira de Sousa. É possível ver que ainda nesse período, todas as estruturas tinham suas portas voltadas para terra. Fonte: Torres (2010, 101)

Foi no entorno da primeira fortificação, o forte Jesus-Maria-José, que Rio Grande floresceu. Foram construídas edificações oficiais, a Catedral de São Pedro e casas de moradia. E a península e as ilhas próximas foram sendo povoadas por outros habitantes que os conscritos, através de imigrantes vindos dos Açores em 1751, firmando o interesse português em estabelecer permanentemente a possessão (idem, 28).

Mas, antes mesmo do sangue derramado nas últimas contendidas secar sobre a lâmina dos sabres e punhais, o início de um novo conflito imprimiu um interlúdio ao domínio português na aldeia de São Pedro.

Pedro de Cevallos, então governador e futuro Vice-rei do Prata, avançou sobre o território em litígio entre as duas potências ibéricas no ano de 1763, tomando Rio Grande e espraiando a população original em direção ao interior e à outra margem do canal. Ao fim da ocupação, em 1776, com uma retomada pela força¹⁸ seguida por um cessar fogo, as tribulações na região se desanuiaram, com as contendidas acalentadas nos anos seguintes não chegando a bater nas trincheiras da freguesia de São Pedro (Thiesen: 2010 16).

¹⁸ Para maiores detalhes da investida militar lusa sobre as forças castelhanas, lembro aqui a recomendação de Torres (2010, 32) indicando a obra Guerra de Restauração do Rio Grande do Sul (1774 – 1776) de Cláudio Moreira Bento.

O interlúdio castelhano arrasou a vila, deixando em ruínas casas, vidas e o próprio comércio, especialmente o acrescido de subterfúgios. A devastação liberou as últimas amarras a selar o antagonismo das areias, um problema constante e aparentemente insolúvel. As tropas de animais conduzidas pela força invasora foram instaladas indiscriminadamente ao largo da vegetação na zona intramuros, o implemento natural que fixava as dunas e mantinha mais ou menos constante sua linha de avanço. Extinta essa barreira, os grãos foram disponibilizados à ação dos ventos, se tornando o derradeiro flagelo dos moradores durante as próximas décadas (Queiroz: 1987,151).

O fogo e a pólvora marcaram as primeiras décadas do que viria a ser a banda oriental do Brasil meridional, mas como não só de ferro e sangue vive o homem, muito menos os reis, o vil metal fez sua entrada naquele reduto de guerreiros empedernidos, e logo o suave tilintar das moedas passou a ser a melodia a reger vidas, abafando o estampido dos mosquetes (Cesar: 1978, 16)

Em busca de produtos, e de mercados mais generosos que os da metrópole para seus artigos, os dois lados, o espanhol e o português, mantiveram um esquema constante de trocas na região platina. Eram escambos que pendiam entre o regular e o ilegítimo, dependendo entre interesses envolvidos e do lado da fronteira aonde a carga se dirigia (Cesar: 1978).

A vigilância sobre a evasão do fisco e a quebra dos monopólios reais não era uma prioridade, se os direitos envolvidos não são os da coroa a qual serve a sentinela, muito menos se essas escapadas beneficiam um lado em detrimento do outro. Assim, de fiscais a embaixadores e reis, todos faziam ouvidos moucos aos problemas dos outros.

Mas com o passar dos anos, a balança dos lucros começou a pender cada vez mais para um lado só. Durante a permanência de Colônia do Sacramento sob bandeira lusitana, o esforço espanhol em cortar o comércio

ilícito entre a praça portuguesa e Buenos Aires só pode ser igualado pelo esforço de Portugal em manter e incentivar a prática (idem, 24, 25 e 26)¹⁹.

E a resistência não se dava sem motivo. Draconiana, a política espanhola sangrava suas próprias possessões em uma defesa dos direitos da coroa e das elites regionais dos vice-reinados dominantes, concentrando a entrada e saída de riquezas em Lima (idem, 33 e 39). Com o objetivo óbvio do lucro, a transgressão buscava também sanar as faltas materiais das povoações, em nada mitigadas pela julgo do pacto colonial (idem, 16).

Durante as primeiras décadas do desenvolvimento colonial ibérico na América do Sul, grande parte do lucro português se originava do contrabando de mercadorias em direção as minas andinas e seus espaços periféricos:

“Quase todas as mercadorias mais valiosas eram enviadas do Rio de Janeiro até o Chile e o Peru, e esse comércio fraudulento representava todos os anos, para os portugueses, mais de um milhão e meio de piastras²⁰ (...) tudo quanto os portugueses possuem provém deste contrabando (Bougainville: 1943, 50 apud Cesar: 178, 29).

Lembremos, Colônia do Sacramento, conhecido reduto de contrabandistas e piratas, não concentrava apenas parte do lucrativo desvio da prata boliviana. Se o mecanismo colonial ibérico dificultou as transações diretas, e lícitas com outros povos, não impediu o mesmo de acontecer em forma de contravenção. E sob os auspícios dos interesses dos comerciais portugueses, a prática tomou um vulto ainda maior:

“Assim em breve, adquiriu a Colônia do Sacramento não pequena importância comercial; e ainda se tornou maior quando, ao descobrimento do ouro, cerca do ano de 1700, a coroa de Portugal julgou oportuno reprimir, com toda a severidade, o contrabando em Santos e Rio de Janeiro; e aforam então, todo o comércio de contrabandistas da América do Sul, espanhola e portuguesa, se concentrou em Sacramento” (Handelmann: 1931, 662 apud Cesar: 1978, 30).

¹⁹ Para ver mais sobre os conflitos entre os dois países, relacionados ao comércio ilegal realizado entre Colônia do Sacramento e Buenos Aires, e o esforço diplomático português em proteger o contrabando, e o espanhol de findá-lo, veja “O contrabando no sul do Brasil” de Guilhermino Cesar.

²⁰ Como medida de comparação, o montante total bruto do rendimento das minas de prata andinas durante o auge da extração era de seis milhões de piastras (Cesar: 1978, 25).

É preciso que nos aprofundemos um pouco mais na questão do tráfico de mercadorias. Na época, se instalava na região três espécies de contrabando, o oficioso, o pessoal e o de guerra (Cesar: 1978, 78)

Do contrabando oficioso:

(...) cuidaram principalmente a população civil e a guarnição militar de Colônia do Sacramento **(e mais tarde de Rio Grande²¹)**. (...) Tudo ali girava em torno do lucro imediato. E tanto os chefes militares, a começar pelo Governador, como a soldadesca, os colonos, os comerciantes lá estabelecidos, se interessavam por tal modalidade de ganho. (CESAR: 1978, 43)

A própria estrutura do estado era utilizada para o comércio extraoficial, o que mostra que quando do desejo da coroa, “o contrabando, ali, não se enquadrava sequer na categoria contravenção, que é um crime liliputiano” (idem, 43).

Atendendo também a esses interesses, a modalidade chamada de “guerra” era destinada a lesar o poder bélico do adversário, privando-o dos recursos necessários para continuidade das ofensivas e aumentar as provisões armazenadas pelo seu lado. Na região platina, o esforço de guerra se dava pelas escaramuças fronteiriças entre os povoadores assentados nas diferentes possessões coloniais.

Bandos armados adentravam o território inimigo e tomavam-lhes sobre o poder da espada o gado de toda espécie, que inevitavelmente, iria acabar nas praças armadas. Atrás dos muros das fortalezas, eram computadas não só as perdas do adversário, mas cobrados os lucros sobre o furto praticado por particulares (idem, 44 e 45).

Quanto ao pessoal, o fazer soturno do desvio de cargas era da alçada de particulares, ou ao menos do interesse apenas de um alguém ou grupo e não da instituição administrativa da capitania ou da coroa (idem: 1978, 78).

Desferindo um golpe pesado ao erário de Castela enquanto abarrotava os cofres de Lisboa, o tráfico de bens e mercadorias logo se apresentou como um problema aos reis católicos, mesmo sendo um bálsamo diante das

²¹ O trecho em negrito é meu.

dificuldades de algumas de suas colônias. O que sempre existiu na forma de lei escrita, a proibição ao tráfico e desrespeito aos direitos de outras potências européias, passou a ser cobrado cada vez mais pela burocracia da corte espanhola, mas encontrou um entrave na lei social do Prata, a da necessidade e do lucro (idem: 34).

Longe de ser uma unanimidade entre todas as praças comerciais envolvidas, as trocas eram alvo de ferrenhas disputas e contendias, sendo benéfico para umas em detrimento de outras, e vice-versa, dependendo do momento. Mas quando colocado em prática, o mecanismo se apresentava azeitado e pronto para o funcionamento (idem: 36).

Aqui, o contrabando não era proibido, apenas devia seguir as regras do mestre de jogo, um senhor que mudava a cada lado do tabuleiro.

Afogada entre as areias e despida de seu caráter de capital a favor de Porto Alegre após a invasão espanhola (Queiroz: 1987), os indicativos para o futuro de Rio Grande não eram os mais áureos, mas mais uma vez o embate entre as cabeças coroadas da Ibéria mostraria que seu papel na região se encontrava muito longe de estar findado. A transição de Sacramento²² para mãos espanholas não desbaratou as operações entre as praças comerciais sobre diferentes bandeiras, apenas redirecionou seu centro de distribuição para a pequena vila de Rio Grande de São Pedro, acelerando e garantindo sua reconstrução (idem, 16).

E como não só de sangue, chumbo e engodos vivia a capitania, novas oportunidades surgiram rapidamente pelas mãos inclementes do clima e a do sol a milhares de léguas dali:

As charqueadas estabelecidas no “continente” a partir de 1780, já como reflexo da seca de 1774-1777²³ (no norte e nordeste), estarão em pleno funcionamento para abastecer o mercado interno do país ao iniciar-se o segundo período de seca, de 1791 a 1793, e esta terá o efeito de ampliar, ainda mais, o setor charqueador do Rio Grande. Mas a ampliação do setor deve-se, sobretudo, ao aumento

²² Acordo firmado em 1777 a partir do Tratado de São Idelfonso.

²³ O cearense José Pinto Martins estabeleceu a primeira charqueada do Rio Grande do Sul no ano de 1780, em terras concedidas pelo Governador da Capitania a Manoel Carvalho de Souza, próximo ao arroio Pelotas (Queiroz: 1987, 150).

crescente da demanda de gêneros alimentícios nas áreas urbanas e rurais do centro e norte do país, em virtude do aumento crescente na produção (em que se incluem escravos), conjugada ao espaço deixado pela quebra da produção nordestina.

(...) Com o fim do monopólio do sal em 1801, a pecuária gaúcha pode colocar seus produtos a preços mais baixos com maiores margens de lucros, o que viabilizou uma maior penetração no mercado nordestino. Conforme Bauss, por volta de 1805 o comércio de charque gaúcho estava totalmente estabelecido e contava com um crescimento comercial garantido. A terceira seca nordestina, de 1803 a 1810 vai firmar, definitivamente, a posição dos produtos da pecuária gaúcha no mercado nacional. (Queiroz: 1987, 150)

Voltemos agora às ondas, aonde, sobre o convés dessas embarcações, não singravam apenas os interesses oficiais da coroa:

“(...) o sistema de trocas mantido entre o Rio Grande e o centro-norte do país, na realidade, visava apenas, em parte, o mercado interno da Capitania, estando voltado muito mais diretamente para o antigo, dependente e essencial mercado platino.”

“Desde o reestabelecimento da paz, em 1777, as ligações comerciais clandestinas entre o Rio Grande e o Rio da Prata haviam sido restabelecidas, e tanto a criação do Vice-Reinado do Rio da Prata em 1776, como a permissão para o comércio direto de Buenos Aires com sua metrópole em 1777, não foram suficientes para minimizar o vulto do tradicional comércio de contrabando da região. A permissão obtida por Buenos Aires²⁴ estava longe de corresponder às suas reais necessidades, e o apelo ao abastecimento via Rio Grande, sobretudo em 1777 e 1815, adquiriu ainda maiores proporções, na medida em que também as províncias platinas experimentavam o seu surto de crescimento populacional e econômico. (Queiroz: 1987, 150).”

Uma parte vital, e de certa maneira, originária desse esquema, foi a vadeadas de tropas de gado entre as duas possessões coloniais. A falta de definições claras de fronteiras, e de um esquema funcional de vigilância, algo que a criação dos Campos Neutrais foi de pouca ajuda²⁵, incentivou os tropeiros.

²⁴ Até essa data Buenos Aires e todo o mais Prata espanhol ainda eram cerceados pelo monopólio de Lima. A licença de comércio centrava toda a troca do novo vice-reinado no porto buenairense, mas com limites de toneladas de importação, exportação e listas de produtos autorizados (Queiroz: 1987)

²⁵ Sobre a criação dos Campos Neutrais e seus efeitos no contrabando na banda oriental do rio da Prata, recomendo a leitura de Cesar (1978,32).

Quando ainda era uma posição lusitana, Colônia do Sacramento garantia através do constante fluxo de gado, vacum, cavalari e muar o acesso a recursos abundantes e essenciais à exploração das minas de ouro descobertas no mesmo século: a carne e os animais de carga e tração (Cesar: 1978, 30).

Com a virada sulina em direção à carne salgada e o início do povoamento relevante do interior do “continente”, o trigo e os produtos de todas as formas de gado produzidos no próprio território se acrescentavam aos montantes trazidos do outro lado da fronteira. Sua somatória rapidamente alçou as rotas mercantis do sul-meridional a uma importância imprevista, e o pequeno porto passou a ser um escoadouro da crescente produção (Torres: 2010, 37 e 38).

Parte do escambo que se realizava era distintamente ausente de metais nobres como lastro, dando-se preferência para entrada de mercadorias como fazendas, alimentos, ferro para forja e escravos (Queiroz: 1987, 151) Esse capital de troca superava amplamente os víveres e luxos necessários a toda possessão lusitana, sobretudo nas seções de vestimenta e habitação. Mas claramente o destino era outro.

Para os tropeiros, se a volta para casa não vinha acompanhada de uma bolsa cheia, algo não menos valioso abarrotava os alforjes, mesmo que escondido no fundo:

“(...) a lei da oferta e da procura foi mais forte que a legislação draconiana baixada pelos reis da península ibérica. Assim, para onde se pagava melhor é que eram tangidos os rebanhos. E o pagamento, em tal regime, sobretudo nos primeiros anos do século XIX, no porto do Rio Grande, era geralmente feito em mercadorias contrabandeadas. Os produtos ingleses, afluindo para cá, devido às facilidades que Portugal lhes concedera, entravam nessa trama com o valor de moeda. Daí o atrativo que exerciam os matadouros de Pelotas e Rio Grande sobre os pecuaristas uruguaios. Numerosos rebanhos eram contrabandeados para o lado de cá, as populações nortenas do Uruguai também podiam se abastecer, com maior facilidade, de panos, ferramentas e demais manufaturas” (Cesar: 1978, 62).

“Em função do seu tradicional comércio com o Rio da Prata, a Capitania do Rio Grande adquire, na última década do século XVIII, a função de principal centro de

contrabando do país, unindo o Rio de Janeiro e o nordeste aos territórios platinos. Embora controlado pelos comerciantes do Rio de Janeiro, para onde era remetida a maior parte da prata recebida de Buenos Aires em pagamento dos produtos, esse comércio era altamente rendoso para todas as partes.” (Queiroz: 1987, 150)

As remessas bilaterais de produtos garantiam além de acréscimos no lucro, uma notável abundância de matéria-prima para a indústria do charque, e, por consequência, preços mais baixos, uma oferta mais ampla de produtos e, com certeza, um atrativo maior aos mercadores do Atlântico (Cesar: 1978; Queiroz: 1987).

Após treze anos amargos de ocupação, de uma maneira ou de outra, o Rio Grande vingava novamente o sucesso.

Apesar da aparente leniência quanto ao contrabando, principalmente o danoso ao lado errado da fronteira, no Rio Grande de São Pedro, desde que as primeiras algibeiras se abriram e prata e ouro trocaram de mãos, seja na calada da noite ou na luz do dia, a coroa portuguesa tentou resguardar o seu quinhão.

Em 1749, por decreto real foi criada uma Provedoria Privada para recolher as Rendas Públicas, prestando contas a Provedoria da Fazenda Real. Esse sistema foi abolido em 1803, com a criação de uma Junta da Fazenda, já existente em outras possessões lusitanas, enquanto era discutida a necessidade e a criação de uma Alfândega para a capitania, tema levantado desde 1800 (Torres, 2005, 33-34).

Em 1804, após muitos embaraços, é fundada a Alfândega da capitania com sede em Rio Grande. Apesar de veementes, e descrito por alguns mantenedores do poder real como suspeitos, protestos por parte de particulares, o sistema de regulação foi visto como a única forma de controlar produtivamente as comportas do comércio ilegal (Torres: 2005).

Era no intuito de postar o cabresto da obediência nos contrabandos oficioso e de guerra, e barrar o pessoal, que a força de fiscalização foi instaurada. Solapar o outro em benefício próprio usando os meio que se

apresentassem foi uma lição que Portugal aparentemente aprendeu mais rápido do que a Espanha (Cesar: 1978, 41).

Vemos enfim, que muito além de leis e coroas, nas terras do Prata, o contrabando era filho de alguns, mas pai de todos.

Concentrando não só a compra e a venda de bens, lícitos e ilícitos, mas interesses, através das letras de câmbio e da posse da parafernália necessária à navegação comercial, como armazéns e lojas e as embarcações, os comerciantes da povoação prosperaram de forma inesperada para a situação da pequena e insular capitania:

“Apesar de sua pequena população e de ter a maior parte de sua produção comercializável dirigida ao abastecimento do mercado interno colonial, a capitania do extremo sul tinha, no princípio do século XIX, um comércio mais avultado, movimentando somas muito superiores à da antiga capitania de São Paulo, cujo principal produto de exportação destinava-se ao comércio ultramarino. O Rio Grande constituiu-se, portanto, em um exemplo de região de recente ocupação que rapidamente integrou-se a circuitos mercantis intercoloniais” (Osório, 2007: 189-190 apud Torres: 2010, 38).

A nova vocação encontrava o entrave, pelo menos no comércio legal, dos privilégios da metrópole, mas Dom João VI quebrou os velhos grilhões em 1808.

A abertura dos portos às nações amigas não inseriu o escambo e o lucro no Rio Grande de São Pedro, mas multiplicou as portas a serem cruzadas e trouxe para os cais e casas comerciais o que era feito atrás de portas fechadas e sobre o manto da noite ou conivência (Cesar: 1978).

Mas certos hábitos são difíceis de extinguir. Um advogado da impraticidade da posição do fisco em relação ao canal natural, o viajante francês Auguste de Saint Hilaire relata em suas viagens (1820-1821) que apesar de localização da Alfandega em Rio Grande, o desembarque efetivo de cargas era feito na Vila no lado oposto do Canal, São José do Norte. O traslado das mercadorias era feito por iates, o que facilitava o desvio e acobertamento de cargas durante a travessia (Saint Hilaire: 1974, 59)

E novamente, a lógica funcional não é o tom da orquestra:

“Entretanto, como centro do comércio do sul da Capitania se achava há muito localizado em S. Pedro e como os comerciantes mais ricos da região aí tem suas residências e seus armazéns, tendo a cidade sido dotada de uma sede de Administração, é claro que se não podia privá-la bruscamente dos privilégios usufruídos atualmente, embora em prejuízo dos interesses gerais” (Saint Hilaire:1974, 59)

Além dos elementos práticos, joguetes políticos e descrições nada lisonjeiras, o naturalista andante nos deixou mais uma parte essencial para a continuidade de nossa história: uma fortaleza com muralhas de águas traiçoeiras e lodacentas e ameias de grãos de areia, Rio Grande de São Pedro não havia perdido suas “qualidades” com o desenrolar dos anos, quer a guerra viesse ou não.

As dificuldades para cruzar o canal ainda impunham um pesado tributo em custos e problemas para exercer um controle efetivo sobre a entrada e saída de bens. Se a prática do contrabando proliferou abertamente ao longo dos anos coloniais, durante as décadas seguintes o fluxo nunca chegou a secar, só se dividiu, adaptou e continuou a empurrar as cobiçadas taxas para longe das mandíbulas do leão do fisco (Cesar: 1978).

Voltando, o longo do vagalhão de mudanças, a chegada da família real e a elevação do Brasil a Reino Unido fez surgir todo o aparato burocrático estatal da corte, de um peso e natureza completamente diferentes do colonial (Andrade Lima: 1999).

As transformações ganharam força com os anos, e o nascimento do Império independente foi um ápice nessa escalada. Dentro do redemoinho de acontecimentos que se formava, as estruturas socioculturais dos habitantes da cidade desembocaram totalmente diferentes (Torres: 2010).

Um novo mundo se abriu sob a força das quilhas empurradas pelas velas ao vento, que cortavam monopólios e distâncias com a mesma ansiedade. O rasgar do véu trouxe o contato direto e aberto, desobrigando a existência do atravessador luso a agenciar o comércio. E o que antes era raro e símbolo de distinção mesmo entre os afortunados, passou à corriqueiro, ou, pelo menos acessível (Andrade Lima: 1999).

E não só louças e chapéus, elixires e vestidos, livros e manjares vieram sobre os porões e sob os deques.

O mundo que antes era distante e apreendido em doses módicas de notícias ou lembranças do passado veio bater as portas das casas e dizer que a partir daquele momento sua presença seria constante e avassaladora. Ideias e comportamentos vieram agregados aos bens, e como eles trocaram de mãos, arrebataram corações e conquistaram mentes (Andrade Lima: 1999).

Mas a sedução dos bens não operou na colônia e mais tarde país, tal como nas fábulas de espelhos e quinquilharias trocadas por ouro e prata. As ideias aportaram nos cais e se dispersaram por meio de bocas, balcões, mentes e mãos, mas não ficaram as mesmas por muito tempo. Não foram envergadas como roupas novas, mas utilizadas como metal a ser forjado, com particularidades e limitações próprias. As formas que saíram do bater do martelo da sociedade e o ressonar da bigorna da cultura foram temperadas com ligas locais e usadas para interesses próprios dos “ferreiros” (Thiesen: 1994).

A modernidade, o grande fenômeno a englobar todas as mudanças em seus braços para tornar-se pouco a pouco o motor do mundo, não foi uma. Em cada praia em que aportava, ao invés de dividir perfeitamente, criava uma nova versão, uma construção única da cultura local (Thiesen: 1994; Thomas: 2006, 3). E na banda oriental do Rio da Prata, entre o melancólico mar azul do litoral e o narcótico oceano esmeralda da campanha, não foi diferente.

Novas modas e comportamentos foram um inimigo mais cruel em anos para os últimos baluartes do antigo enclave militar do que canhões e pólvora durante um século e meio. (Thiesen: 2007). Num espaço de poucas décadas a fortaleza ruiu até as fundações, abrindo, literalmente, o espaço para uma nova São Pedro, inserindo na lista de mudanças sendo operadas a própria forma física da cidade.

Aprofundemo-nos na questão. Como toda a operação desenvolvida em sociedade, projetos urbanos dificilmente se dão através do esforço isolado ou de poucos:

“(…) as soluções encontradas para resolver os problemas urbanos de caráter físico não se reduzem apenas às questões técnicas, imediatas ou não, mas perpassam pelos campos político e simbólico, que lhes dão respaldo. O mais singelo e prosaico problema, como um buraco na rua, cuja solução parece ser a mais simples possível, envolve verbas, decisões e ações de instâncias diferentes do poder público, com repercussões diretas na população. Trata-se de uma ação política, com interesse específicos, cuja intervenção deve atender aspectos ideológicos e tecnológicos nas soluções e ainda preencher as aspirações da comunidade. Imagine então, o que representa um projeto urbanístico mais complexo, ou mesmo um plano para a cidade: o grau de dificuldades que envolvem os problemas, vontades e interesses em jogo ou até mesmo metodologias de ação!” (Souza: 1997, 107)

Aqui, as luzes, a vitória sobre as areias, os calçamentos e casas derrubadas por ruas mais amplas e alinhadas tem sua origem óbvia no poder público, a Intendência Municipal. Mas, uma nova cidade não sai barato:

“O que mais contribui para prosperidade de São Pedro é o espírito de associação de seus negociantes, os quais empregam grande parte das suas fortunas em empresas de utilidade pública, tentando atrair o comércio estrangeiro, assim como modificar, por obras importantes, os graves inconvenientes de uma situação tão desagradável quanto pouco cômoda que apresenta sua cidade” (Isabelle: 1983, 76).

Se, “uma sociedade só investe sua criatividade e seu esforço produtivo naquilo que é destinado a cumprir funções que são por ela valorizadas” (Andrade Lima: 1999, 84), concluímos que todo o esforço urbanístico é uma ação social²⁶ direcionada, intrinsecamente ligada aos anseios dos grupos sociais envolvidos, principalmente os relacionados aos órgãos competentes e decisórios do poder público (Souza: 1997, 108). No caso de Rio Grande, vemos que a empreitada não se deu apenas pelo papel do Estado, contando com a intervenção direta, e não pouco onerosa de particulares (Torres: 2010 73).

Confio que estas duas frentes eram na verdade comuns ou no mínimo associadas, um esforço conjunto, mesmo que nem sempre concordante ou unificado, em prol do desenvolvimento de interesses específicos. Recursos a

²⁶ “Neste trabalho, utilizo o termo “ação social” com o significado do termo em inglês referenciado na bibliografia como “agency”, em função da imprecisão que a tradução deste termo como “agência” acarreta em termos da compreensão do conceito” (Torres: 2010, 22).

serem empregados não faltavam. Mais de meio século de comércio legal e ilegal haviam abarrotado os alforjes de muitos cidadãos da freguesia muito antes da chegada de Dom João.

Temos o ouro, o ato e alguns de seus resultados. Falta-nos o motivo, as origens e o conteúdo dos interesses declarados e ocultos de nossos urbanistas.

Acredito que ao tomarem o manto da modernidade, mas prendendo-o aos ombros como lhes melhor conveio, os grupos dominantes na cidade buscavam afinar uma aproximação com os centros produtores de bens e ideias, visando não só diferenciarem sua posição perante outros núcleos urbanos de âmbito nacional (ou até internacional, se considerarmos a relativa proximidade e interação com os países da região platina), mas também aproximarem-se dos comerciantes, viajantes, artistas e outras várias pessoas de todo o mundo que aqui aportavam.

A elite política e econômica do nosso pequeno lugarejo desejava uma cidade que não fosse vista como cosmopolita apenas por si mesma ou seus pares, mas também por aqueles que eram seu referencial de um tipo ideal de civilização. Uma cidade que queria se mostrar mais que um bazar para os poderosos estenderem seus produtos, utilizando-os também. Sua presença e opiniões virariam relatos e referências, que seriam ouvidas e lidas por terceiros e se propagariam, criando a fama e a imagem da cidade.

Existia mais entre a margem da lagoa, as dunas e os pântanos do que interesses políticos ou econômicos. Podemos dizer que o derradeiro desejo destes grupos era de tornar Rio Grande mais do que um paradoro no fabuloso mundo transatlântico. Não apenas um corpo monumental de água salgada que servia como meio de locomoção, o oceano integrava ao mesmo tempo grande parte da população e produção do ocidente, se tornando desde o início das grandes navegações um dos principais componentes do ideário moderno (Torres: 2010).

Esse mundo marítimo-portuário englobava mais do que redes comerciais, todo o conjunto materializava uma parte essencial dos novos

tempos: um mundo interligado e em constante mudança (idem). Zonas de contato, as cidades portuárias eram a arena aonde o microcosmo dos navios e as ideias trazidas dos quatro cantos da terra se encontravam com os habitantes do “mundo seco” (idem: 17), formando os verdadeiros nexos aonde a ação social e cultural desse grande conjunto se dava.

Acredito que fazer parte da trama que estava sendo urdida envolvia ir além do mercantilismo, era também seguir o ciclo frenético de transformações estéticas e de ideias que remodelavam constantemente esses espaços por excelência de interação do mundo transatlântico. No novo jogo de ostentação e poder não bastava se mostrar o mais prestativo dos empórios, era preciso viver o cerne da modernidade: a constante busca pelo novo e sobreposição do passado.

Se, como dito antes, podemos criar uma paisagem propositalmente para expressar determinadas sensações, e proximidade e distância são as medidas do julgamento a ser feito, montar um vista que traga lembranças agradáveis e situações particulares, como um certo modernismo intrínseco parece uma tentativa bastante provável. Afinal, como já dizia uma certa menina do Kansas ao final de uma estrada de tijolos amarelos: “não há nada melhor que o nosso lar”²⁷.

Materializando e atualizando constantemente referenciais de modernidade na paisagem, que também eram referenciais do mundo e dos lugares de onde esse movimento surgia e se propagava, a cidade tomava um ar de modernidade “natural”. Sendo a paisagem uma força ativa na gestação e naturalização da mudança no espaço social (Thiesen, 1994), me parece evidente que a orientação do traçado e fisionomias da cidade tenha sido um pilar central nesta obra.

Alguns habitantes da pequena vila almejavam ouvir a babel de todas as línguas, o chiado das máquinas impulsionadas pela nova força da mudança, o vapor, o retinir dos finos calçados e bengalas se misturando com o farfalhar das últimas modas da Europa, ao invés do mugir das águas e o praguejar dos soldados entediados, ponteados pelos resmungos de tédio de certos viajantes.

²⁷ Uma das frases mais icônicas e lembradas do clássico de L. Frank Baum “O Mágico de Oz”.

Mas nem desejos se corporificam a partir do nada:

“Novas mentalidades não se difundem ou se implantam meramente através de pressões, porque podem acionar mecanismos reativos se não há condições propícias para sua adoção. É necessário que haja compatibilidade entre elas e a estrutura social, é necessário que uma lógica interna lhes de sustentação, que haja, em suma, uma demanda, ou elas simplesmente não se instalam” (Andrade Lima: 1999, 205).

Como atestado na primeira linha desse manuscrito, tudo tem um começo, mesmo sonhos não se limitam ao éter da imaginação:

(...) o regime do monopólio comercial isolava a colônia do mundo, vedava-lhe o conhecimento e o contato com os outros povos, enquanto a própria vastidão territorial e a distância entre as diversas regiões agravavam aquele isolamento, apresentando uma constelação de áreas dispersas, de desenvolvimento material diverso, menos atraídas umas pelas outras que todas pela metrópole, cada uma a cada uma, separadamente, como colônias diferentes, cujo laço comum fosse apenas a dependência da mesma metrópole (Sodré: 1965, 203 apud Cesar: 1978, 11).

Porém, alguns ganhões recebem estribos tarde demais:

Isto que escreve Nelson Werneck Sodré, com referência aos efeitos danosos do monopólio comercial na América Portuguesa, pode aplicar-se exatamente ao caso de muitas regiões fisiográficas brasileiras, mas não à totalidade. Nem o Rio Grande, embora situado na extrema parte meridional, sofreu uma dependência tão perturbadora, nem a distância da metrópole chegou a exercer sobre ele a atração mais poderosa do que as outras regiões brasileiras ou as colônias platinas, a ele vinculadas pelo vivo interesse econômico (CESAR: 1978, 11).

Uma filha impar, com apenas alguns pares entre a vastidão de irmãs oriundas da mãe metrópole, a povoação nunca se encontrou isolada ou indiferente por muito tempo, à espera do olhar da corte. Como já vimos, o fechamento militar se manteve apenas nos primórdios, e logo o contrabando se aproximou conduzido pela própria coroa lusitana, se somando em alguns anos a um novo filão mercantil voltado para o mercado interno das minas e não à exportação direta (Cesar:1978, 26).

Portanto, penso que o desejo pelo novo e transformativo já estava instilado na cidade antes da chegada da floresta de mastros com copas de bandeiras que se seguiu a 1808. O contrabando e seus frutos, e o ambiente permissivo, que ainda que controlado frequentemente burlava também os direitos da coroa que lhes estendia a mão, implantou nas colônias dispostas pela região do Rio da Prata um sentimento de alteridade, aonde o lucro reinava acima dos direitos de reis além-mar (Cesar: 1978, 63).

Com as moedas passavam sussurros e ideias, que se somavam às vindas pelo contato “oficiais” com os centros do Velho Mundo. E com o vagar dos anos, os velhos contraventores viraram negociantes, alguns mantendo suas atividades extralegais, outros não, mas o importante é lembrarmos que as ideias que os moveram se mantiveram independente de seus destinos e se propagaram seja em seus trajetos ao longo da lida do tráfico de bens ou em seus locais de paradoro e estabelecimento (Cesar: 1978, 64).

Lançados os alicerces, é hora de darmos corpo à pergunta.

É possível classificar os diversos estabelecimentos portuários de acordo com sua localização e caminho de acesso ao meio navegável, o que descendo a um nível mais básico e simplório pode ser reduzido a um contato direto ou indireto com corpo aquoso (Blot: 2003, 20-21). Seja por interesses específicos na hora da instalação, novos desdobramentos na ocupação citadina ao passar dos anos, ou mutações nas condições geomorfológicas aonde repousa o sítio em questão, cada uma dessas classes se relaciona com intenções, não são escolhidas aleatoriamente.

Elas se prestam mais a certos empregos do que outras e a escolha do espaço adequado à função era algo que um povo milenarmente desbravador dos mistérios das águas como os portugueses certamente sabiam o valor (idem: 21).

Entre as classes de ancoradouros, “cidades beneficiadas por complexos portuários adjacentes” (Blot: 2003, 21) é aplicado a situações “de centros urbanos que, embora desprovidos de uma posição ribeirinha, beneficiaram, na sua formação e desenvolvimento, da proximidade de complexos portuários

formados por grupos de pequenos portos fluviais em contato, através da cabotagem fluvial, com o oceano” (idem).

Nessa lógica de suporte, é simples prolongar o termo ao caso riograndino, aonde um complexo de instalações auxiliares, como as vilas da Barra e de São José do Norte, permitiram desafiar a condição inóspita imposta pelo desaguar da Lagoa dos Patos através de uma combinação de navegação de cabotagem e um aparato burocrático espalhado pelas diferentes facilidades dedicadas a navegação dentro do estuário, mas centrado na sede, o porto de São Pedro.

Escolhida inicialmente como reduto protegido, incrustada num ponto de difícil acesso que implicava em uma lenta transição das embarcações por todo o percurso da barra até a povoação, ela permitia uma defesa fácil de toda a localidade por um contingente reduzido e bem posicionado. Através dos anos as armas deram lugar às bolsas e a manutenção da dificultosa posição deixou de representar uma necessidade premente no papel em que a cidade passava a representar: o de principal via de acesso ao mundo da província.

Contraproducente, a continuidade da centralização da vida mercantil na antiga fortaleza foi arduamente criticada ao longo dos anos pelas penas e manuscritos de diversos navegantes (Torres: 2010, 64 e 65) autoridades provinciais, imperiais e mais tarde republicanas (Neves: 2008). Ainda assim, os papéis dos burocratas e o peso das moedas dos mercadores impunham o lado certo da barra, aonde tudo devia se dar querendo outrem ou não.

Chegamos aqui a um dos centros nevrálgicos da história, e sejamos claros na hipótese adotada: acredito que o motivo seja porque, enriquecidos e confortavelmente instalados em seu assento de poder, os grupos que se ligaram inicialmente ao volumoso comércio ilegal e posteriormente à nascente produção da capitania desejavam manter e multiplicar a posição de destaque de sua principal esfera de influência, Rio Grande, não importando as consequências práticas ao comércio da província.

Ao invés de abandonar a incômoda posição e transladar-se para paragens mais profícuas, acredito que ao longo do século XIX esses grupos,

que se expandiram e diversificaram em conteúdo, mas essencialmente se mantiveram ligados à vida comercial que passava pela cidade, lutaram pela permanência do porto onde estava e com a importância que julgavam lhe ser devida.

Encontrando na cidade uma morada, e não só uma posição temporária, como no caso dos passageiros representantes das casas comerciais estrangeiras que acorreram à primeira oportunidade para se instalar na cidade, cimentaram na existência e influência do povoado seu próprio poder. Não parece ilógico que aplicassem ali seus recursos para manter vivo o atrativo de São Pedro do Rio Grande do Sul.

Nesse esforço, que em última estância resultaria numa das maiores obras hidráulicas do século XX (Neves: 2008), acredito que a reconfiguração da cidade e o empenho em dotá-la de um ar de modernidade foi o sustentáculo central.

As armas deixaram de lançar chumbo e aço à carne do inimigo. O propulsor agora era de formas, imagens, e ideias que impeliam uma munição de percepções habilmente tecidas em direção aos navegantes, após singrada a Barra Diabólica.

Essa onda de alterações com certeza não se resumiu a cidade de Rio Grande, ela se insere dentro de um movimento disseminado todo o país, do Rio de Janeiro (Needell: 1987) até as capitais das províncias, como Porto Alegre (Thiesen: 1994). O que torna o caso único é uma mescla de fatores: sua precocidade, uma malha urbana relativamente pequena e mais fácil de ser modelada, e as volumosas somas empregadas, principalmente quando levado em conta o tamanho da cidade.

Certamente o objetivo não era um esforço consciente em direção a um prêmio claro e monolítico, ser moderno. Não podemos dizer que os proponentes desse projeto urbano sabiam plenamente que se dirigiam a um ideal fixo ao longo de um século de transformações, um argumento que certamente é de difícil defesa. Acredito que sua tentativa era de se aproximar o

máximo possível da dianteira na corrida das inovações e substituição do passado pelo presente inerente aos tempos modernos.

Se a história começou com homens, armas e ondas, prossegue com areia, águas, pedra e luz.

Capítulo III - O lai da cidade de areia, águas, pedra e luz

Omnia mutantur, nos et mutamur in illis - Todas as coisas mudam, e nós mudamos com elas

Neil Gaiman – 1602 (2003).

Um século, o dezenove, em duas palavras: velocidade e mudança. E novamente, tudo vem sobre as ondas:

“À nossa frente, estavam vários navios ancorados, e entre eles uma linda escuna com bandeira inglesa içada; sinais de comércio que animaram nossos espíritos, dando-nos uma tarde mais alegre que quantas tínhamos por longo tempo”. (Lucock: 1975, 115).

Um ano após o decreto do Príncipe Regente, 1809, e Rio Grande mostrava os primeiros sinais de sua derradeira entrada no mundo atlântico.

Navios eram velhos companheiros, de sombras temíveis a despontar no horizonte ao sinal da chegada de contatos soturnos portando cargas valiosas, embarcações faziam parte do cotidiano dos cidadãos do porto de São Pedro. A diferença vive nos detalhes, ou talvez, nas bandeiras.

A nau abertamente sobre pavilhão britânico que já se encontrava ancorada mostra as primeiras novidades trazidas pela Abertura dos Portos, mas é em terra que a maior surpresa se mostra:

“As questões referentes ao navio dentro em pouco estavam resolvidas, pois que ele vinha consignado a uma casa inglesa já estabelecida”. (Lucock: 1975, 116).

Em um curto prazo de tempo, não só o entreposto marítimo da ex-colônia passou a receber novos visitantes, como foi integrado no sistema estruturado de roteiros comerciais da maior marinha mercante da época, através da instalação de uma casa comercial, já preparada e com linhas recorrentes aparentemente já estabelecidas.

Rota conhecida e marcada por anos de fartos lucros, diretos ou indiretos, a inclusão célere do empório sulino também se devia aos entraves

que paralisavam outros portos platinos, principalmente Montevidéu (Lucoock: 1975, 121). Sem concorrência, e com acesso ao mercado interno da própria província e das possessões estrangeiras circundantes, Rio Grande tomou logo de saída à almejada posição de maior mercado do Brasil Meridional (idem: 116).

Novas funções e espaços remodelaram mais do que volumes nas bolsas e cifras em manifestos de carga:

“A cidade, situada numa planura horizontal, a poucas polegadas acima do nível das águas altas, contém cerca de quinhentas habitações (...). A fileira principal de casas corre em direção leste-oeste, gozando suas janelas de rótula da perspectiva de uma ilha extensa, chata e despida, do outro lado de um canal de cerca de seiscentas jardas de largura. (Lucoock: 1975, 116).

Em cerca de trinta anos (Figura 5), a orientação da cidade se alterou junto com a cimentação de sua nova função, as janelas antes voltadas para dentro da península passaram a mirar o litoral:

“Há poucos anos que a cidade de S. Pedro participava do ridículo que se nota numa grande parte das vilas marítimas do Brasil; apresentava ao viajante a parte traseira de seus edifícios; nenhuma ideia favorável podia nascer do primeiro aspecto, e às vezes esta impressão contrária é, todavia, uma injustiça. A Câmara Municipal do Rio Grande foi uma das primeiras a reconhecer o erro de nossos antepassados; determinou a formação do cais sobre a face da cidade que está fronteira ao mar, e suas ordens foram executadas com muito trabalho, porém, com suma boa vontade dos habitantes. (Dreys: 1961, 112)

A tortuosa passagem pela barra, que antes havia fornecido uma barreira aos avanços invasores, novamente direcionava os rumos do enquadramento citadino. O desvelamento gradual do panorama da cidade enfatizava principalmente o trecho imediatamente mais próximo à água, o primeiro a ser visto quando da chegada através da via lacustre. Mas ainda que os primeiros êxitos comesçassem a aparecer, o derradeiro flagelo da povoação persistia, com o constante fustigar das areias ameaçando cobrir toda a vila:

“Quando o vento sopra com força de sudeste, como frequentemente faz, trás consigo tanta areia, que revolteia do alto das dunas feito a fumaça de um vulcão, que os olhos dificilmente se atrevem a olhar na sua direção. Voltando-se as costas o vento a fim de abrigar-se, vê-se a areia que avança como uma tempestade de neve; uma parte dela, interceptada pela cidade, amontoa-se de encontro às casas, alcançando e derruindo por vezes seus telhados.” (Lucock: 1975, 116).

O antigo problema se uniu a nova razão da cidade, utilizando o sofrimento de uns como o escudo de outros:

Por trás dessa fileira de casas (**a primeira**), que é realmente bonita e graciosa, fica uma rua de cabanas pequeninas e baixas, feitas de barro e cobertas de palha, habitações das classes mais baixas. Nesse lugar, aquelas acumulações de areia de que já falamos, frequentemente se dão, e, durante a minha estada em São Pedro, muitas dessas casas foram quase soterradas e muito danificadas. Se não fosse por essa barreira, as casas melhores estariam expostas ao mesmo destino.” (Lucock: 1975, 116).

Mais do que nunca as antigas fortificações instaladas na península ruíam com o desuso, com muralhas alquebradas e portando peças de artilharia “*que se desmantelariam ao primeiro disparo e colocadas num círculo suficientemente distante do canal para não causar o mínimo aborrecimento a um inimigo que se aproxime*” (Queiroz: 1987, 117), a “*atividade mais importante desempenhada pelo antigo Forte Jesus-Maria-José gira(va) agora em torno do mastro semáforo nele localizado, e consist(ia) em assinalar a chegada de navios à barra*” (idem, 158).

Mas seja aquartelando guerreiros ferozes ou complacentes, nunca se deve subestimar um posto militar como agente construtor de cidades, uma força que independente de suas ações consume massivamente, e de uma forma ou de outra incorre em algum nível de gastos e esforços (Mumford: 2004).

E apesar do desgaste ao foco combativo do reduto lusitano às margens da Lagoa dos Patos vir se avolumando nas últimas décadas, o fato é que a

cidade ainda era uma guarnição, tendo como Governador seu Comandante-em-chefe (Lucoock: 1975, 121). Assim sendo, o papel bélico se mantinha, ainda que cada dia mais subjacente.

Disposto entre três forças, o ouro, as armas e as areias, o crescimento urbano de Rio Grande ainda se encontrava mais ligado ao sabor das situações, ou dos ventos, do que a um planejamento minuciosamente organizado (Copstein: 1982). A questão se arrastava desde os primeiros anos após o desembarque de Silva Paes, e quase um século de alterações em nada esmoreceram o problema:

Rio Grande não surgiu com pretensões urbanas mas desempenhou, desde cedo, função como aquela. Não surgiu respondendo a uma necessidade da vida das imediações. No entanto sua vida responde à afirmação geográfica de que as cidades decorrem de respostas a necessidades e sua existência e duração dependem da manutenção das mesmas ou da capacidade de adaptação a outras exigências quando as que lhe deram origem deixaram de atuar (Copstein: 1982, 46).

A aparente dificuldade de lidar com sua transição funcional e enfrentar as dificuldades do ambiente inóspito através de uma organização centralizada não eram desconhecidas do aparato colonial português. Herdeira de uma tradição ainda medieval de fundação cidadina, as realizações lusitanas no além-mar haviam seguido nos últimos séculos um sistema quase “orgânico”, aonde apenas zonas eram definidas, o que devia ser ocupado e o que não, por quem e para que atividade (Mumford: 2004).

Com a iminente necessidade de transpor e fundar novos núcleos com o despontar das Grandes Navegações, diversos rumos urbanísticos foram adotados pelas diferentes coroas em suas novas posses americanas (idem). Longe do traçado fortemente inspirado nos ideais iluministas que foi pintado nas possessões espanholas, que antecipava o próprio assentamento e descrevia um plano severo e rigorosamente detalhado (Senatore: 2007) os núcleos do outro reino da Ibéria seguiam certa liberdade de desenvolvimento.

Os arranjos permitiam um crescimento mais aberto a modificações por parte da própria população, inexistindo um código estrito de desenvolvimento

das formas urbanas, como quadras e ruas. O resultado por vezes sinuoso e desencontrado preocupava-se era prático antes de ser estético (Mumford: 2004).

E a inclusão de Rio Grande nessa tendência pode ser vista na carta de 1809, de autoria José Viera de Carvalho (Figura 7). A confluência de novos elementos com antigos problemas suscitou uma vila estreitamente apinhada e com poucas ruas mal alinhadas entre blocos de edifícios disformes. Sua disposição se dava dentro de poucas regras realmente fixas, como a preferência pela concentração populacional sempre no limite interno das trincheiras (Chaves: 1978), o resto se alocava conforme a situação e o desejo (Copstein: 1982).

A violência do avanço das areias custou ao longo da década seguinte grande parte de sua extensão, espremendo cada vez mais o perímetro de construções em direção aos pântanos a leste (Saint-Hilaire: 1974, 62). E a elevação do calvário a ser transposto apenas começava a despontar:

É provável que esta cidade, não possuindo verdadeiramente um porto, situando-se em terreno estéril e no meio de pântanos e areiais, ameaçada constantemente de ser aterrada pelas areias, seria possível digo eu, que esta cidade fosse em breve abandonada se não tivessem aí colocado a alfândega e não houvesse a obrigação de para aí transportar todas as mercadorias que desembarcavam em Norte. (Saint-Hilaire: 1974, 54)

Lembremos, o canal não costeava naturalmente o lado de São Pedro da Lagoa, e sim o oposto. A necessidade de manter um complexo aparato portuário de traslado, somadas as burocracias alfandegárias confusas, que deviam ser realizadas hora em São José, hora em São Pedro, criavam embaraços cada vez mais injustificáveis perante a ótica eficiência do capital mercantilista.

”Em S. Pedro do Sul somente podem ancorar iates; entretanto todas as embarcações que passam a barra podem aportar diante da Aldeia do Norte. Mas é em S. Pedro que existe a Alfândega e é preciso conduzir para lá, por meio de iates, todas as mercadorias que são descarregadas em Norte, mesmo

as destinadas ao comércio desta aldeia.” (Saint-Hilaire, 1974, 58).

“Como a barra é muito perigosa e a carne seca destas cercanias inferior à de Buenos Aires e Montevideu, era nestes portos que mais a procuravam antigamente. Mas depois da guerra, Rio Grande tornou-se centro desse comércio e por isso, um importante porto para o Brasil”. (Saint-Hilaire, 1974, 62).

“De situação também pouco favorável ao comércio a cidade torna-se triste pois somente iates podem ancorar em seu pequeno porto. Repito que o progresso deste cidade é devido unicamente à localização da Alfândega e à obrigação de para ela serem transportadas todas as mercadorias que vão a Norte” (Saint-Hilaire, 1974, 65).



Figura 6 - Cais do Porto de Rio Grande de São Pedro (1824), de autoria de Jean Baptiste Debret. Fonte: Torres (2010, 108). É possível ver a direita a imensa massa de dunas se elevando sobre a cidade.

Apesar da bonança trazida pelos novos mercadores, o ambiente parecia cada vez mais um fruto de acasos do que de necessidades reais, dando aos marujos que arribavam a barra da laguna algo mais a pensar além das promessas de gordas recompensas:

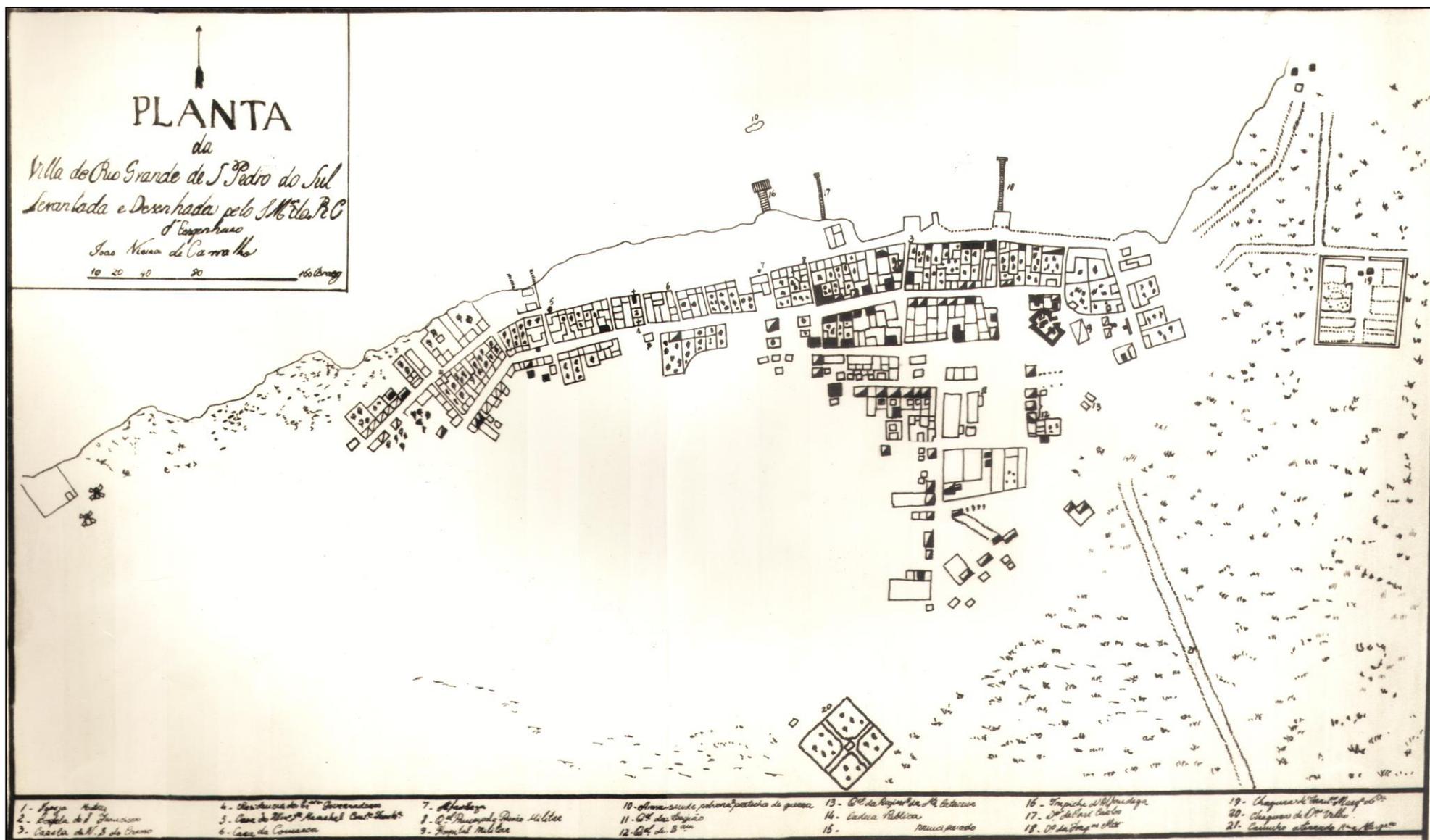


Figura 7 - "Planta da Villa de Rio Grande de São Pedro do Sul" de José Vieira de Carvalho - 1809. Fonte: Biblioteca Riograndense

As adversidades impostas aos habitantes e a todos quantos passassem temporariamente pela Vila, principalmente no que se refere aos ventos e à areia e a sua existência monótona, marcavam fortemente a divulgação do seu perfil. A crítica severa a esses inconvenientes não escapou a nenhum dos viajantes que por aí passaram. Em 1816, foi publicado em Lisboa um soneto que retrata a amarga vivência de seu autor na Vila do Rio Grande, poucos anos antes:

“Tetos de erva paredes de pântano,
Nome de Vila e construção de aldeia,
Quase coberta de volante areia
Dos cômoros que aqui crescem todo o ano:
Brisas do vento leste e minuano,
De moscas, pulgas, bichos é bem cheia;
Não sei quem tanto inseto aqui semeia
Para causar às gentes nojo e dano!
De pé um diminuto batalhão,
De cavalo os dragões mais esforçados,
De voluntários uma legião
Dizem que há campos muitos gados;
Esta é do Rio Grande a habitação
Onde purgando estou meus pecados (Queiroz:
1984, 157-158).

Lar de alguns dos mais ricos comerciantes da colônia (Saint-Hilaire: 1974, 57-58), a manutenção da posição tão providencialmente conquistada no começo do século se mantinha principalmente por uma formalidade burocrática, e da conservação dos interesses que a justificavam e nutriam, do que quaisquer predicados funcionalistas:

“Sob todos os pontos de vista a Aldeia do Norte parece ter sido muito pouco favorecida pelos poderes públicos.” (Saint-Hilaire, 1974, 58).

Inconformados, os poderes públicos da cidade se lançaram remodelar o quinhão que a natureza e a história haviam lhe atribuído, procedendo com uma estratégia de planejamento urbano, até então organizado por posturas sugeridas na medida em que as situações se criavam. Em 1825, a Câmara preocupada com a criação de ruas e casas, sentiu a necessidade de proceder com a manufatura de um mapa, completado em 1829 (Copstein: 1982, 59).

O documento cartográfico demonstrava a situação atual (Figura 8), demarcando as construções existentes e o real alinhamento das ruas, e projetava correções, novas quadras e vias, demarcando os espaços destinados

a expansão da malha urbana. O plano viria a guiar a municipalidade por vários anos, ainda que boa parte das obras previstas nunca tenha vindo a se positivar (Copstein: 1982, 63).

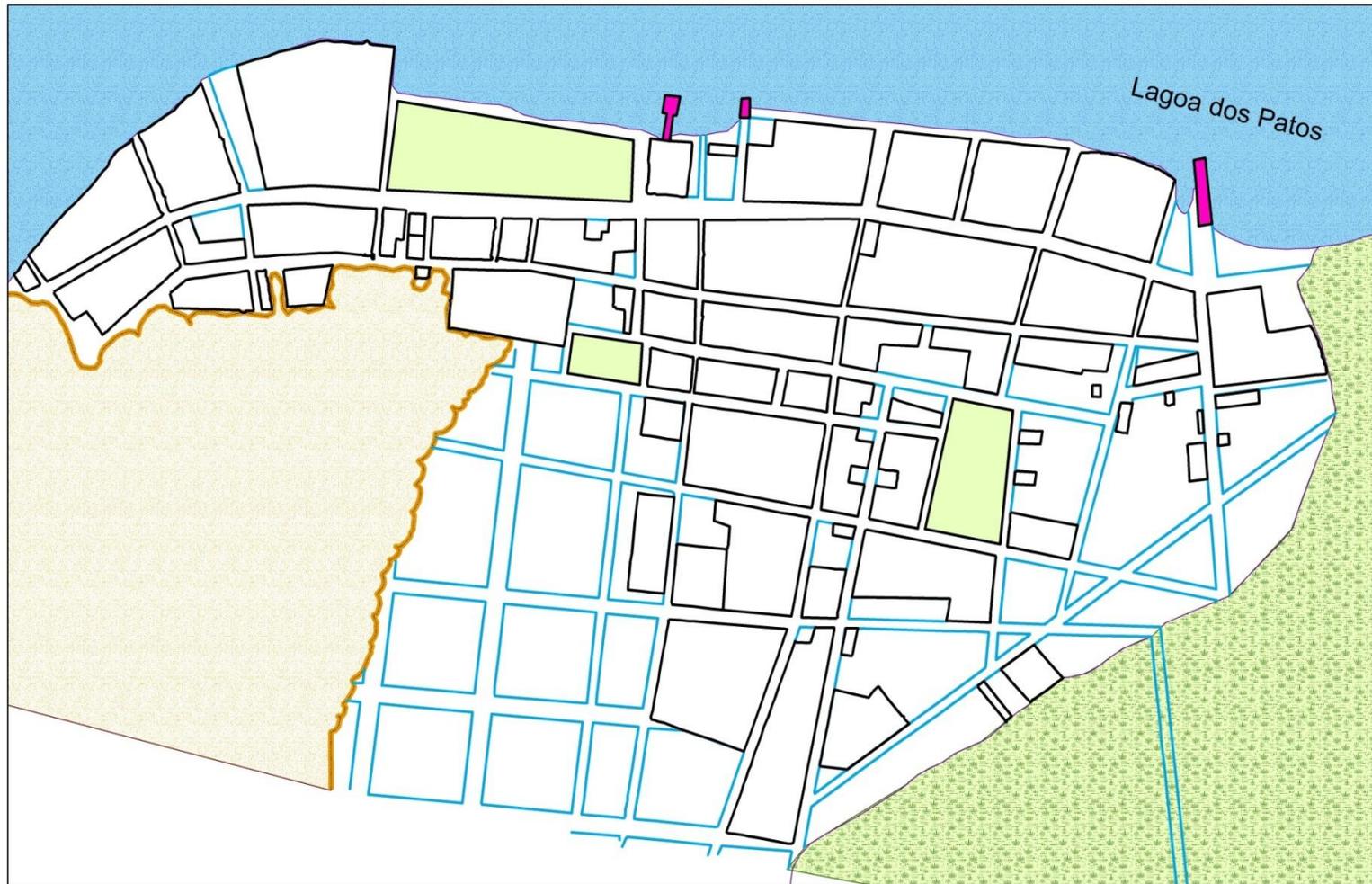
Da povoação que recebeu a alforria portuária de Dom João, pouco restava ao final da segunda década do sec. XIX. A maior parte da porção oeste da cidade havia sido devorada pelas areias, dando a cidade uma configuração em “T”. Vários blocos foram realinhados, criando corpos geométricos mais coesos, e compondo um conjunto mais ordenado e harmonioso. Ruas foram estabelecidas claramente, entrecortando os quarteirões e encetando vias de trânsito definitivas dentro do perímetro urbano.

Ao mesmo tempo, o cronograma de crescimento previa quadriláteros ainda mais compassados, reproduzindo o mesmo em linhas de ocupação em direção aos limites da cidade. Quarteirões antigos estavam marcados de forma que as novas construções, ao ocuparem os terrenos baldios, fechassem os pontos em aberto.

A inconformidade com o destino relegado pela herança da ocupação espanhola se mostrava nas marcações às margens do cordão de dunas. Delimitações parciais englobando os cômoros, e demarcavam o objetivo, de em algum ponto futuro, retomar os espaços perdidos para ação dos ventos.

Os novos caminhos incorporariam parte das linhas já existentes, criando condutos retilíneos, permitindo alcançar todos os pontos do município com a troca com a menor quantidade possível de desvios.

Representação das Edificações e Projeções de Construção da Cidade de Rio Grande no ano de 1829



0,09 0,045 0 0,09 Km

1 cm = 25 m

Legenda

- Edificado
- Projetado
- Limite das Dunas
- Praças
- Trapiches
- Dunas
- Pântano
- Água

Sistema de referência UTM, Datum WGS-84, zona 22S. Cidade de Rio Grande-RS.
Beatriz Farias e Taiane Portella, Julho de 2012.

Figura 8 – Carta representando o núcleo urbano de Rio Grande em 1829 - cópia do original no Anexo I

A carta estabelecida pelo futuro Marechal Andrea não foi o único edito da municipalidade naquele ano em busca de ordenar seus domínios sobre uma nova ordem, em conjunto com sua publicação foi lançado o 1º Código de Posturas²⁸ da Vila de Rio Grande de São Pedro. O documento precedeu a versão de muitas outras cidades, como a do Rio de Janeiro em 1830 (Santos: 2007), e São Paulo, em 1873²⁹.

Antes de serem iniciativas isoladas, elas constituíam um novo instrumento para o poder público, oferecendo ao mesmo tempo um levantamento cadastral e plano de metas, com o subsídio jurídico para garantir sua validade e cumprimento (Copstein: 1982).

Os artigos elencados no Código discorrem sobre os mais variados tópicos, concentremo-nos nos de maior interesse, despachos relacionados aos temas do urbanismo, construção civil e posturas a serem cumpridas na manutenção dos espaços públicos.

Tanto os prédios já edificadas quanto em projeto passaram pelo crivo da municipalidade, que passou a zelar desde os materiais utilizados até as dimensões das construções. Foi proibido levantar ou dar manutenção a casas com telhados de sapé, designou-se a recapagem compulsória de estruturas à beira ou já completamente em estado de ruína, e foi instituída a análise prévia de todas as propostas de construção civil no centro urbano por parte do Juiz da Vila.

Voltemos neste último tópico:

Cap. VI, Art. 10, Paragrafo 2º - Não se levantarão edifícios sem licença do mesmo Juiz desta Vila, e em qualquer povoação do Termo, para ele mandar alinhar e nivelar pelo Arruador Público precedentemente com audiência dos éreos confinantes, e do Procurador da Câmara sendo dentro

²⁸ Os códigos de posturas surgiram no século XIX como um mecanismo para reestruturar as relações sócias, de produção e convivência nas cidades a partir de um aparato jurídico de delimitação dos hábitos e formas de ocupação do espaço urbano. Criaram uma esfera normativa de controle do poder público sobre os centros crescentes, dando subsídios para seu planejamento e vigilância de elementos subversivos ou indesejáveis, Sua adoção no Brasil se deu de forma gradual e desencontrada ao longo dos anos oitocentos, com algumas cidades editando legislações já nas primeiras décadas, enquanto outras só viriam a publicar suas versões as raias do séc. XX (Schmachtenberg: 2008).

²⁹ <http://www.arquiamigos.org.br/info/info19/i-estudos.htm> – Data de acesso: 20/10/12

da vila, e dos Fiscais sendo nas Povoações do Termo. Os que contravierem pagarão quinze mil réis, além de se lhes demolir a obra à sua custa. Todos os edifícios terão ao menos dezoito palmos de pé direito, sendo térreos, e sendo de sobrado trinta e cinco, debaixo da mesma pena. (Lopes Neto: 1912, 111).

Não só foram dados parâmetros a serem seguidos, como também, foi estabelecido um cargo específico para garantir o cumprimento da nova legislação, o de Arruador Público. Deveria se dar um processo de escrutínio da planta através de audiências, e ao invés de ficar sobre encargo dos próprios particulares, a marcação do terreno seria feito pelo funcionário da municipalidade. Tudo sobre a ameaça de multa e desmantelamento do prédio à custa do infrator.

O uso dos terrenos também foi alvo dos ditames da intendência. Estabeleceu-se um prazo de um ano e meio para término das construções planejadas em todos os terrenos devolutos da urbe, tendo seis meses para tapar as frentes dos terrenos localizados nas ruas principais³⁰. Mais importante: o valor das multas cobradas era dobrado quando os espaços estavam localizados nas ruas do litoral e na imediatamente posterior a estas.

O decreto contínua, abrangendo aspectos mais cotidianos do ambiente riograndino. Foram proibidos despejos de aterros, detritos, dejetos de toda a espécie, e esgoto doméstico em vias públicas ou cercanias; impedida a criação de porcos ou transito desacompanhado de outros animais domésticos pelo interior da vila; venda de alimentos em condições precárias de higiene ou fora dos espaços designados para essas atividades, em suma, foram estabelecidas normas para cada atividade e comportamento que pudesse criar um efeito nocivo, no entendimento dos legisladores, na cidade.

Não foi somente através do poder do Estado que o panorama da Vila se alterou, ao mesmo tempo em que novos alinhamentos e regras eram decididos, alguns habitantes se lançaram em dar novos ares a suas próprias moradas.

³⁰ Levando-se em conta que as vias á beira d'água parecem receber uma ênfase especial pela legislação em outros artigos, é provável que as mesmas sejam entendidas como de caráter privilegiado pela municipalidade. No entanto, nenhuma referência é no documento às quais são as ruas principais.

O material construtivo, que nas primeiras duas décadas era precário e escasso, dificultava o levante de construções suntuosas. Mas mais uma vez atestando a profundidade dos alforjes e o desejo por outro padrão de vida, não se mediram gastos, e os suprimentos e ferramentas passaram a compor o lastro dos navios que adentravam a barra (Copstein: 1982, 59)

Diligentes na concretização de seus próprios sonhos, os consignatários destas cargas não se demoraram em seu emprego, e em 1833 já era possível ver os antigos casarões sendo gradualmente substituídos por reflexos mais apropriados de suas novas ambições:

“Há no meio deles (**comerciantes**), alguns imensamente ricos que construíram casas e armazéns espaçosos. Forma-se a ideia de quanto custou um desses edifícios quando se souber que é necessário trazer o material de Porto Alegre, ou outros pontos afastado do interior. (...) Os edifícios, públicos e particulares, estão construídos no gosto e forma dos de Porto Alegre; há soberbas casas de três andares, com balcões de ferro e fachadas de pedra lavrada.” (Isabelle: 1983, 78-79)

Tendo nas águas a origem de grande parte de suas fortunas, os negociantes expandiram seu zelo para além da península:

“(...) uma sociedade de acionistas, dirigida pela casa Carrol Forbes & Cia, encarregou-se de escavar por meio de custosas máquinas a vapor, um canal que permite aos navios de duzentas toneladas ou mais virem ao cais fazer seu carregamento ou descarregamento³¹” (Isabelle: 1983, 78).

Sem auxílio nenhum do governo, populares financiaram uma operação custosa e de difícil manejo, importando uma barca da América da Norte, ao custo de 60 mil contos de réis, uma quantia nada modesta na época (Neves: 2008, 47-48). A ação marcou o início de um longo enfrentamento com as condições de navegabilidade do estuário da Lagoa dos Patos, na época ainda centrado no calado do canal da Barca (Neves: 2008).

³¹ O canal dragado foi o da Barca, via de ligação entre a via de entrada da Barra e o porto riograndino.

A labuta de particulares, que bancavam diversos melhoramentos de todas as espécies, não passou despercebido aos olhares atentos dos viajantes:

“O que mais contribuí para prosperidade de São Pedro é o espírito de associação de seus negociantes, os quais empregam grande parte das fortunas em empresas de utilidade pública, tentando atrair o comércio estrangeiro, assim como modificar, por obras importantes, os graves inconvenientes de uma situação tão desagradável quanto pouco cômoda que apresenta a sua cidade (Isabelle: 1983, 78).

E não eram apenas sonhos embalados com o retinir de moedas de ouro e prata trocando de mãos que arregimentavam investidores dispostos a despendar cifras com trabalhos que não lhes eram obrigatoriamente devidos.

A livre entrada pela barra seguia uma necessidade maior do que os sonhos de qualquer prestamista, a Vila tinha fome pelo mundo que as águas turbulentas e bancos de areia submersos encerravam do lado de fora.

Notícias, cartas, ideias, permaneciam tão distantes quanto os engradados de louças e pratarias, e a cidade que se via cada vez mais rica ainda se mantinha a parte do mundo exterior. Longos períodos se passavam sem que ao menos jornais de outras paragens dessem entrada nos mercados à beira da lagoa, e em um século marcado pela velocidade das transformações encontrava uma Rio Grande por vezes vendada aos acontecimentos (Neves: 2008, 48)

Nem sempre os malotes postais permaneciam à vista apenas da Atalaia da barra, encerradas dentro dos navios. Quando o acesso a Rio Grande não era possível, mas não a chegada ao porto nortense, os pacotes ficavam ao encargo da administração da cidade vizinha. Por negligencia ou embaraços, muitos dos documentos se extraviavam ou demoravam longos períodos para serem entregues (idem).

A imprensa de São Pedro não se reprimia em conclamar por uma solução do que julgava ser um vexame e um grave dano a vida dos cidadãos riograndinos, exigindo das autoridades competentes esforços para garantir o transposição regular das preciosas notícias encerradas em papel e tinta (idem).

E essa revolta oculta um detalhe essencial: se as correspondências se mantinham presas em São José do Norte, o mesmo não pode ser dito das cargas destinadas a Rio Grande, cuja grande parte era repassada pelo serviço de barcas e iates que mitigavam os malogros da natureza. Como já demonstrei, o aparato burocrático instalado na margem sul do canal garantia isso.

O lucro certamente condensava uma enorme parcela dos interesses dos habitantes da povoação comercial, mas aparentemente, não todos. Além do escambo e seus frutos, a cidade padecia por tudo mais do mundo atlântico, uma rede de contatos permanente que estabelecia um gigantesco continente de bastiões litorâneos interconectados por um imenso caminho azul profundo.

Rendimentos marcados em papéis e medidos em pesos são obviamente a carne e os ossos de um empório comercial, mas não é incerto dizer que é no contato com o resto do mundo que reside sua alma, o que em uma era voltada para o contato através de navios e marinheiros separava as meras paragens de carga e descarga dos verdadeiros portos (Torres: 2010).

O traçado de 1835 (Figura 9) apresenta poucas diferenças do encontrado seis anos antes. O avanço das areias sobre o flanco oeste novamente consumiu parte do espaço vital da cidade, limitando ainda mais a área urbana. Algumas quadras foram redivididas, diminuindo a dimensão dos quarteirões anteriormente previstos, enquanto outras foram ocupadas de forma contrária ao plano de 1829, criando novos pontos destoantes, principalmente próximo ao limite sudeste da malha.

Outro ponto diferencial é a exclusão de locais antes demarcados como praças³², que diminuíram de quantidade, de três para duas, e mudaram de

³² A inclusão desse caractere nos mapas produzidos para o trabalho é uma questão a parte. Não fica claro nas cartas levantadas, principalmente nas primeiras décadas do séc. XIX, se estes espaços realmente eram planejados para a função do que hoje entendemos como uma praça, um local delimitado

local, com apenas uma das anteriores persistindo, e ainda sim, com dimensões diferentes.

Já o traçado projetado dista grandemente do previsto em 1829, expandindo e cambiando a fisionomia de todo programa urbanístico. O esquema toma uma forma retangular, prevendo uma expansão tanto para leste quanto para oeste, subindo sobre dunas e charcos igualmente. Novas quadras são calculadas totalmente, ao contrário dos grifos parciais anteriores.

Algumas das quadras desenhadas no mapa anterior são agora menores, e reproduzem o mesmo padrão de forma mais contínua por toda a dimensão do projeto, multiplicando também as vias de trânsito com novas ruas.

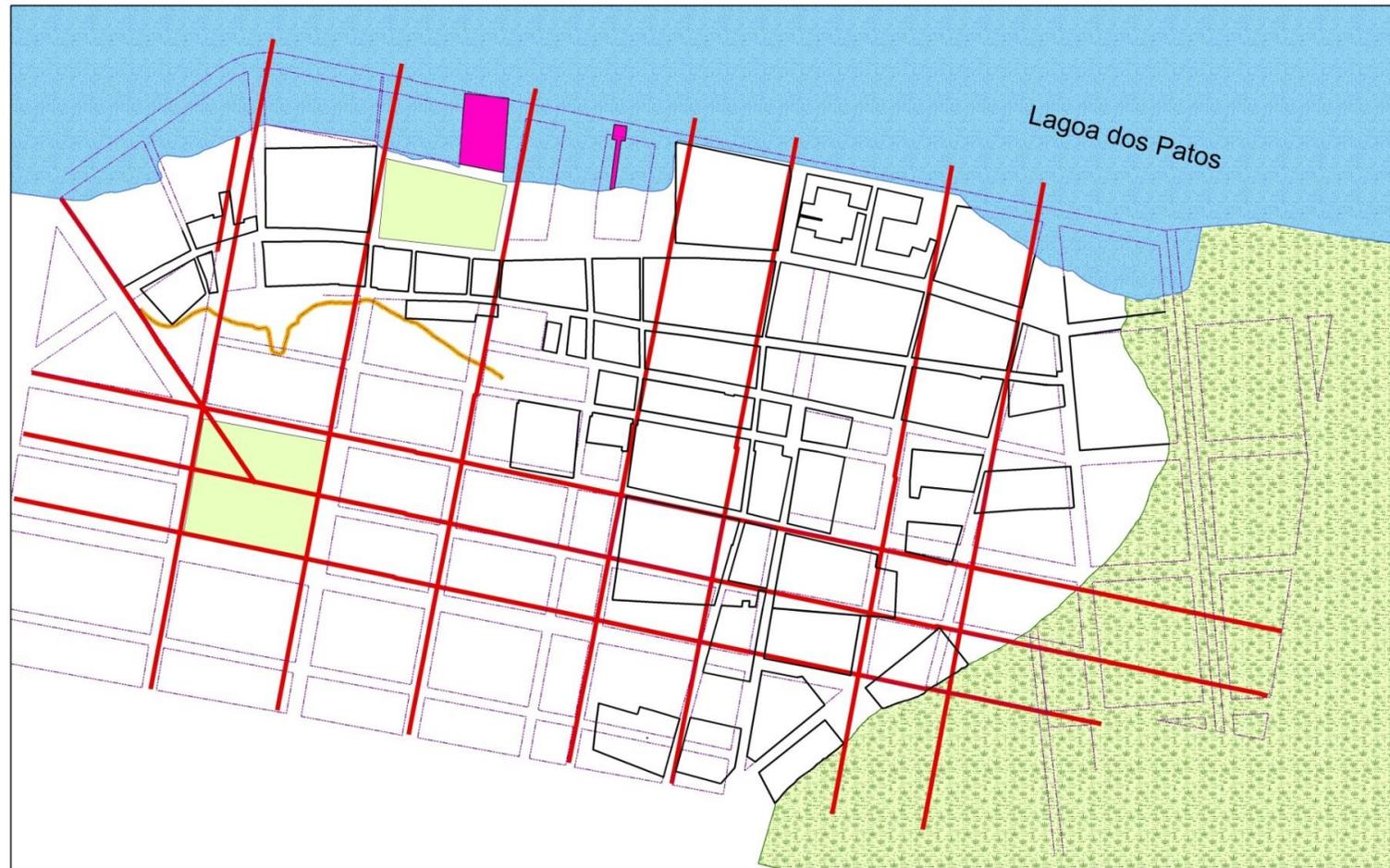
Mas a mudança mais notável é a previsão de um avanço considerável da linha de costa, com uma reconstrução planejada de praticamente todo o litoral. A nova beira d'água seria retilínea, com uma larga rua na margem, ligada ao resto da malha por entroncamentos em intervalos regulares. O efeito criaria uma ampla zona de atracagem, já que avançaria o terreno até o ponto máximo dos trapiches, impondo ao mesmo tempo uma frente homogênea ao longo de toda extensão da costa.

A proposta era no mínimo ambiciosa, mas encontrou um entrave incontornável: a eclosão no mesmo ano do mais longo conflito separatista da história do País, a Revolução Farroupilha.

O conflito se arrastaria por dez anos, tendo resultados devastadores na economia da província, arrasando os rebanhos, utilizados constantemente por ambos os lados como formas de angariar recursos (Cesar: 1978). Rio Grande se manteria durante todo o decênio sob mãos legalistas, que buscaram manter o fluxo comercial aberto, mas inevitavelmente sofrendo diversos reveses (Neves: 2008, 53).

e aparelhado pelo Estado para atividades e recreio da população, ou se são apenas vazios pensados pelo poder municipal para alocação de atividades temporárias, como feiras e espetáculos. Apesar de locais do primeiro tipo já existirem na Europa desde o século XVIII, seu uso só se intensificaria dentro das estratégias urbanísticas a partir do século XIX (Mumford: 2004, 470-472). Levando em conta que dentro da documentação que estudei essa incidência em Rio Grande se torna perceptível somente segunda metade do mesmo século, como veremos mais tarde, tomei como princípio que até o surgimento de manifestações contrárias, as praças riograndinas como vazios estrategicamente posicionados.

Representação das Edificações e Projeções de Construção da Cidade de Rio Grande nos anos 1835 / 1945



0,1 0,05 0 0,1 Km

1 cm = 30 m

Legenda

— Edificado — Projetado — Limite das Dunas — Projeto de Novo Arruamento de 1845 — Trapiche — Pântano — Água — Praças

Sistema de referência UTM, Datum WGS-84, zona 22S. Cidade de Rio Grande-RS.
Beatriz Farias e Taiane Portella, Julho de 2012.

Figura 9 - Carta demonstrando o centro urbano real e projetado em 1835, com marcações do plano de 1845 para os novos arruamentos. Criada a partir da combinação dos mapas Anexo I e Anexo II.

Assinado o armistício entre os rebeldes e o governo imperial, as portas da província foram reabertas a imigração, que se intensificou (Soares: 2002, 6), e sobre a égide do governo central um ciclo de investimentos para reconstruir a província. O eminente embate econômico com as outras nações platinas tornava um Rio Grande do Sul unificado e capaz uma necessidade premente para as ambições imperiais (Neves: 3008, 53-54).

A mesma carta de 1835 demonstra correções propostas em 1845, mas sem adendos diferenciais na malha urbana em si, o que poderia indicar uma permanência do estado urbanístico durante toda a década. É provável que durante os tempestuosos anos de guerra civil, o crescimento urbano tenha estagnado.

As linhas propostas no segundo projeto dividem novamente algumas quadras, consonando partes ainda desparelhas da proposta anterior. Uma das praças previstas foi parcialmente eliminada, repartida em novos blocos e servindo de sítio para uma encruzilhada de diversas ruas. O projeto ainda estabelecia ruas mais retilíneas, corrigindo pequenos desvios existentes em sua extensão.

Toda ênfase riograndina em formas geométricas fechadas e divisões claras tem uma origem mais profunda do que o simples caráter organizacional. Se origina em uma tendência urbanística particular, desenvolvida a partir do século XV, o projeto urbano barroco (Mumford: 2004, 414).

O desenvolvimento das estruturas conceituais da modernidade ao longo dos séculos resultaram em uma nova acepção de estética urbanística, baseada na física mecanicista e na ideologia absolutista de exibição e exercício do poder (idem: 412). Duas influências icônicas dessa transição, o Príncipe de Maquiavel e os estudos físico-geométricos de Descartes fundamentaram a reinterpretção do mundo, refletindo na ordem unificada da cidade barroca (idem, 414).

O formalismo matematizado dos traçados era, sobretudo, uma escolha estético-simbólica, com a harmonia sobrepujando a irregularidade como ideal de beleza (D'agostino: 2008, 132). As “formas puras” ordenavam o caos,

padronizando a disposição dos elementos urbanos, mas não tinham em si um objetivo prático, esse era um efeito secundário ao projeto, eram acima de tudo uma condição para o real entendimento do universo (idem, 129).

Suplementemos a explicação. Cubos, quadrados, círculos, triângulos e outras disposições geométricas, eram vistas como naturalmente mais belas do que realizações amorfas ou disformes (idem). Mas adquiriam esse status pela razão de serem, na visão cartesiana, os compostos primordiais de todo o mundo. A redução aos elementos básicos, as “formas puras”, era também uma volta às unidades primárias, ou seja, a remoção de adendos desnecessários, ao mesmo tempo que se ligava as novas técnicas analíticas de fragmentação do objeto de estudo para melhor compreensão e manejo do todo (Mumford: 2004).

Os projetistas dos séculos XV e XVI não se viam como criadores de um novo estilo, e sim operadores de uma “*purificação, uma tentativa para voltar ao ponto de partida, como um pintor que recobrisse as cores embaçadas e as formas confusas de sua tela para recobrir as linhas de seu esboço original*” (idem, 415). A influência clássica instigou uma clarificação geométrica, vista como uma purificação do espírito e purga dos elementos “danosos e desnecessários” da estética medieval, e criou uma tendência que se manteve durante os próximos séculos (idem, 415).

Os novos urbanistas implodiram os antigos aparelhos de defesa medievais, as muralhas, destruíram casas, invadiram becos e expandiram ruelas. Os signos do movimento barroco eram as retas, os tetos compassados, a repetição dos elementos arquitetônicos e arquiteturais nas fachadas, como aberturas, colunas, lintéis e cornijas. A ênfase em frentes bidimensionais para os edifícios convergia em avenidas intermináveis, com construções uniformemente arranjadas, horizontal e verticalmente, nos dois lados das ruas, criando uma sensação de concordância e continuidade ao jogar com a planimétrica das fachadas e a linha do horizonte (idem, 416).

A geometrização do espaço também teve outro efeito, a liberação do interior das cidades para o ímpeto e movimento. A influência da nova física mecanicista era clara, e sua introdução permitiu o conhecimento dos prazeres

da velocidade no ambiente urbano. O que antes se apresentava apenas em parselhas de cavalos e caçadas, agora existia nas avenidas ininterruptas pelas rodas das carruagens, ou até o trote rápido a pé, quebrando a monotonia do trajeto. Todo espetáculo crescia com a disposição regular dos edifícios, estes mesmos semelhantes em sua fórmula, potencializando a sensação de aceleração do observador em trânsito (idem: 438-439).

As antigas e apinhadas cidades medievais, tortuosas e intrincadas, pontilhadas de ruelas e becos escuros se tornaram intoleráveis, símbolos de congestionamento e desordem, incentivadoras do crime e da lesão aos privilégios do Estado (idem, 415). Na busca por corrigir o que viam como falhas, os arquitetos passaram a geômetras dedicados, utilizando as formas como a base de seus trabalhos, o cubo e o quadrado foram elevados à unidades modulares por excelência, regulando o sistema construtivo por um princípio racionalista (D'agostino: 2008, 136):

Não se incorre em nenhum erro ao afirmar que, antes de mais nada, a planta barroca era uma realização baseada em quarteirões (Mumford, 2004, 466).

Se em um primeiro momento as intervenções eram pontuais, cortando pequenos trechos e reorientando um espaço de cada vez, a ascensão do poder centralizado nas mãos dos reis elevou gradualmente o escopo das obras, até incluir povoações inteiras:

“Tão logo o urbanismo viu-se livre para desenhar uma cidade inteira segundo mesmos princípios da Strada Nuova ou dos Uffizi, as limitações estéticas dessa arregimentação em grande escala do espaço e aquele desdém igualmente grande pela variedade das funções humanas tornaram-se evidentes. No primeiro caso, a ordem continuava sendo um instrumento da vida; no segundo, a vida tornara-se um instrumento da ordem. Até o século XVII, a nova tradição na construção, usando antigas formas clássicas outra vez para expressar novas instituições e sentimentos, produziu um novo senso de amplidão, claridade e ordem formal. A desordem visual que tinha sido tolerada na cidade antiga cedeu lugar a um costume formal” (Mumford: 2004, 417).

As novas exigências do tráfego e da estética sacrificaram a vizinhança e o bairro, ao separar, destruir e dividir malha, em prol da vontade dos governantes e seus apoiadores:

“As instituições da cidade já não geram a planta: a função da planta é, antes, introduzir nas instituições a conformidade à vontade do príncipe. A subordinação do conteúdo da vida urbana à forma exterior era típica da mentalidade barroca; mas seus custos econômicos eram quase tão extravagantes quanto suas perdas sociais. Se a topografia era irregular, o terreno deveria ser aplainado, não importava o custo em materiais e mão-de-obra, simplesmente para fazer funcionar o plano: a avenida não desviará o seu curso nem alterará a sua largura, a fim de poupar uma bela árvore ou de manter intacto um precioso edifício. Na eventualidade de um conflito com interesses humanos, o tráfego e a geometria têm prioridade. Tão difícil é executar uma planta barroca em contornos irregulares que a maior parte das novas cidades construídas situou-se em lugares planos” (Mumford: 2004, 466)..

Longe de ter uma proposta funcionalista, o urbanismo barroco era estético, as escolhas distantes dos habitantes e suas necessidades, ligadas aos desejos do “príncipe” e seus associados, inspiradas e justificadas por um pensamento mecanicista e profundamente geometrizado (Mumford: 2004).

Tudo isso remetido a Rio Grande do começo do século XIX se manifestava em uma Intendência que planejava uma majestosa linha nova do cais, ao mesmo tempo em que dia a dia perdia o já reduzido espaço habitável da península. Não me interpretem erroneamente aqui, não sugiro um descaso total com as necessidades mais “práticas” do município. Veremos depois que a luta contra as dunas centrará grandes esforços durante as próximas décadas. O que gostaria de salientar é a grande ênfase em aspectos aparentemente “menos urgentes” do planejamento urbano, e sua posição de vanguarda no desenvolvimento de iniciativas similares em outras cidades do País. A própria luta contra o avanço das dunas seria utilizado nessa empreitada.

O ambiente e o desenvolvimento histórico eram desfavoráveis a Rio Grande de São Pedro, e sua correção exigia esforços impensáveis de engenharia e investimento monetário e humano. Enquanto que a obstrução do

canal da Barca se mostrava dificultosa, mas contornável através de constantes dragagens, iniciativa levada a cabo por comerciantes da cidade à alto custo, o mesmo não valia para o verdadeiro problema da navegação intra-lagunar: a entrada da barra (Neves: 2008).

Sujeita aos caprichos de tempestades e turbulências, podia permanecer meses aberta até o surgimento da próxima tormenta, ou manter pelo mesmo período ancorados do lado de dentro embarcações carregadas de bens e atrasadas em seus prazos. Inconstância, imprevisibilidade e a falta de quaisquer meios de controle sobre a situação não eram exatamente condições valorizadas dentro do esquema capitalista de navegação comercial, cada vez mais ligado a prazos e controle na margem dos lucros (Neves: 2008).

Alimentando-se das instabilidades da região platina, e das constantes disputadas entre os portos de Montevideu e Buenos Aires, São Pedro do Rio Grande do Sul mantinha-se enriquecida. O mesmo sistema de contrabando de rezes e bens entre as fronteiras, que havia ajudado na reconstrução da povoação no final do séc. XVIII e impulsionado a produção do charque gaúcho, persistia, provendo o mercado riograndino com abundância de bens de exportação a baixo custo, principalmente derivados da pecuária, e dando-lhe um relativo monopólio dos bens importados na região. As redes de trocas se estendiam para dentro da província e além, e dentro de iates a cruzar a Lagoa Mirim e lombos de mula a singrar a campanha, levavam louças e utensílios até os países vizinhos (Cesar: 1978).

Mas a situação era insustentável a longo prazo, e o arrefecimento dos conflitos no lado castelhano do Rio da Prata começou a tornar os agravantes que nas primeiras décadas se mostravam incômodos, e levavam a uma competição com sua irmã da outra margem, São José do Norte, passaram a proibitivos quando novos jogadores entraram com força nas lutas por vantagens comerciais (idem).

A “Barra Maldita” cobrava regularmente seu quinhão em vidas, cargas e lucros, com naufrágios regulares a costa do litoral gaúcho. A imprensa local debateu-o constantemente no final da primeira metade do século, apontando que, ao se verem presos entre os bancos de areia do canal e a fúria do

oceano, muitos faziam vela e se dirigiam a outros portos, enquanto capitães desesperados às vezes singravam laguna adentro, sem auxílio ou sinalização, sofrendo diversos revezes (Neves: 2008, 68).

A existência do seguro marítimo desde o final do século XVIII, havia tornado a navegação de longa distância uma empreitada muito mais estável e atrativa aos investidores (Torres: 2010,11). Mas se a seguridade existia justamente para garantir as partes contempladas uma margem de manobra e confiança nos dividendos lançados ao mar na forma de naus e cargas no acaso de imprevistos, a inconstância não marcava as regras dessa prática comercial. Tudo era registrado, argumentado e fielmente seguido sobre forma de contrato.

Seguros cobriam tipos de perigos específicos, guerra, peste, impedimento de entrada, perda de produtos, etc. Cada acréscimo também majora o preço, ou seja, conforme a garantia perante o risco, maior o custo total sobre a operação (Blunt: 1846, 217).

Perdas parciais e atrasos poderiam ser incluídos no contrato, mediante novos encargos e negociações, mas nem sempre abrigando todas as possibilidades ou mesmo segurando o valor total da carga do navio. As cláusulas abrigando atrasos, encalhes e necessidades de reparos eram minuciosamente descritas, dando prazos e condições a serem observadas para manutenção dos benefícios da apólice (idem, 239,242).

A fidelidade ao itinerário do navio era um dos pontos centrais do documento, a troca de destino por livre e espontânea vontade do capitão, sem necessidade ou causa razoável, o que era extremamente discutível, liberava a agência seguradora de quaisquer compromissos perante a apólice (idem, 248).

Esse ponto em especial, tornava uma entrada falha e a decisão de arribar a outro porto um problema ainda maior, já que qualquer dano a partir desse momento envolveria apenas os proprietário da embarcação e o capitão. Solapada entre atrasos e riscos, a viagem a Rio Grande dificilmente se configuraria como primeira opção se houvessem alternativas, que já no final da década de quarenta começavam a surgir no horizonte dos negócios na região do Prata (Neves: 2008; Cesar: 1978).

Na jornada por manter a cidade enquanto primeiro porto da província, o poder público e os comerciantes que financiavam utilizavam os meios ao seu alcance, tentando tornar a cidade mais atraente ao buscar transformá-la no que seus concorrentes não eram, um verdadeiro e moderno porto.

A criação de um Código de Posturas um ano antes da capital do Império é um sinal particularmente forte dessa iniciativa, ainda mais se levando em conta sua ligação com um planejamento prévio da malha pelos mapas circunscritos pela municipalidade.

Durante a maior parte do século XIX, o Rio de Janeiro se manteve preso a sua concha colonial. Foram realizados esforços para modificar a capital da colônia a partir da chegada da Família Real portuguesa, charcos foram secados, valas e ruas foram abertas, e fachadas foram reconstruídas. Mas com a volta do cetro português para Europa e o processo de independência, essas atividades foram descontinuadas (Needell: 1993, 44).

Nas próximas décadas, iniciativas isoladas para transformar a capital foram realizadas, sempre por particulares, mas limitadas por um cabresto burocrático e ineficiente de concessões Imperiais. Todas as iniciativas acabavam falhando em modificar, em maior escala, a estrutura da cidade muito além dos moldes deixados por Dom. João VI ao partir sobre a convocação do Congresso de Viena (idem, 46-47).

No decorrer da maior parte do período monárquico, as cidades recebiam pouca atenção da política imperial, aonde ainda se concentrava uma faixa minoritária da população do país. O poder, político, monetário, e humano persistia no campo ou ligado à base comercial dele oriunda, resultando em poucas preocupações do governo central ou das oligarquias dominantes quanto aos problemas urbanos. Mesmo nas raras ocasiões aonde questões comerciais ou políticas voltavam os olhos das autoridades para as questões cidadinas, a falta de recursos, as questões ideológicas que norteavam as autoridades, e o pequeno e pouco atraente mercado das cidades atuavam juntos contra empreendimentos em larga escala, fossem privados, públicos ou mistos (idem, 48).

Da mesma forma, Porto Alegre permaneceria até perto da virada do século XX como não mais do que uma aldeia insular, intensamente presa aos mesmos problemas que assolavam a capital da nação (Bakos: 1992).

Quanto à aparelhagem dos portos, a questão não se encontrava muito longe do todo o resto da política urbanística imperial. Apesar da abertura ao comércio direito ter ocorrido 1808, não existia nenhum estímulo oficial do governo para edificar quaisquer modificações visando reestruturar o equipamento marítimo comercial brasileiro durante toda a primeira metade do século. Em Rio Grande, como já vimos, *“as principais benfeitorias no aparelho portuário da cidade durante a primeira metade do século XIX foram fruto da ação material da sua elite mercantil, tentando atrair o comércio estrangeiro”* (Torres: 2010,48). .

Esse panorama criou uma visão reducionista em estudos urbanísticos sobre o século XIX no Brasil:

“Embora os brasileiros invejassem a civilização e o progresso do Atlântico Norte, eles também os consideravam uma conquista específica da Europa, ou no máximo uma possibilidade remota para o Império. Modelos mais abrangentes de mudança eram ostensivamente ignorados, ou considerados inaplicáveis em decorrência dos limites impostos pela realidade brasileira. Por outro lado, aceitava-se com naturalidade a precária adoção de tecnologias, costumes e capitais estrangeiros no Rio de Janeiro, reflexo das realidades neocoloniais. Na verdade, os habitantes das províncias pensavam no Rio como uma cidade magnífica, capaz de conferir prestígio urbano a quem a visitasse. Apenas os brasileiros que conheciam o estrangeiro vislumbravam a enorme distância que separava sua pátria da Civilização” (Needell: 1993,48).

A generalização com certeza é forçada, e é no próprio enunciado que encontramos a incoerência. Consideremos: um pequeno contingente populacional, concentrando grandes divisas, e acostumado com uma presença estrangeira permanente alta e uma esmagadora rotatividade de outros elementos externos chegados através do porto (Torres: 2010), realmente teria como único e maior exemplo a distante capital do Império? Parece-me, que

estes fatores criaram um mundo mais amplo, ainda que talvez caricato, de inspiração aos moradores de Rio Grande. O Império não era o limite, as fronteiras do exemplo não acabavam no sudeste da nação, as praias do Atlântico e os banhados por suas águas, estes eram os verdadeiros alvos do urbanismo riograndino.

Seguindo a tendência imposta na Europa, e fugindo da herança colonial, o planejamento urbano de Rio Grande já demonstra em 1829 uma predileção pelas formas geométricas e ruas contínuas. Quadras fechadas e homogêneas, repetição do elementos, controle das fachadas, toda parafernália do urbanismo barroco está presente. O projeto de 1835/45 só fortalece esses traços, dando um projeto ainda mais geometrizado, com uma linha de costa retilínea e um arruamento destinado a criar vias que cortassem de uma vez só toda a vila em um dos sentidos de movimento.

Rio Grande “purificava” seu passado tal como as cidades européias, que haviam tentado desbaratar os traços de sua herança medieval.

Numa povoação conhecida por ser intransitável durante a estação invernososa devido ao alagamento de diversos pontos, e correndo o constante risco de soterramento durante o resto do ano pela ação das areias (Sousa: 2002, 35) dificilmente a abertura de grandes vias dentro do perímetro urbano tinha a ver o com princípio europeu de velocidade e movimento. Muito menos o tamanho da vila, com poucos milhares de habitantes, justifica um programa de reordenação e expurgo de becos e vielas enquanto necessidade para o controle de comportamentos subversivos.

Todo o plano tinha uma orientação destinada a aproximar a cidade de suas contrapartes modelo no universo da navegação Atlântica ao materializar uma paisagem imbuída dos mesmos valores que tornavam os centros europeus diferentes das suas contrapartes sul-americanas.

Como “cartão postal”, a linha da costa sempre recebeu prioridade nas transformações urbanas. Desde os primeiros relatos escritos por viajantes, essa tendência era clara, chegando a criar uma enorme discrepância entre a zona litorânea e o interior da cidade na matéria da qualidade das residências e

da estrutura urbana. As maiores casas comerciais se postavam nesse trecho, e a luta por novos espaços resultava em um desejo constante de edificar lagoa adentro (Neves: 2008, 63). A formação desse núcleo comercial e próspero resultou em numa identificação clara da elite cidadina com esse espaço, criando de certa maneira um demarcador de diferença social entre seus habitantes.

Poderíamos pensar, que situados em seu trecho confortavelmente estabelecido da vila, estes comerciantes se sentiriam como que afastados da cidade colonial à qual davam as costas. Mas muito pelo contrário, como vimos, a legislação, apesar de reforçar seus esforços nas primeiras duas ruas a partir da água, se estendia a toda povoação. O mapa de 1845 demonstrava anseios por um longo e alinhado cais, mas ao mesmo tempo previa mudanças que se estendiam aos limites da povoação e além.

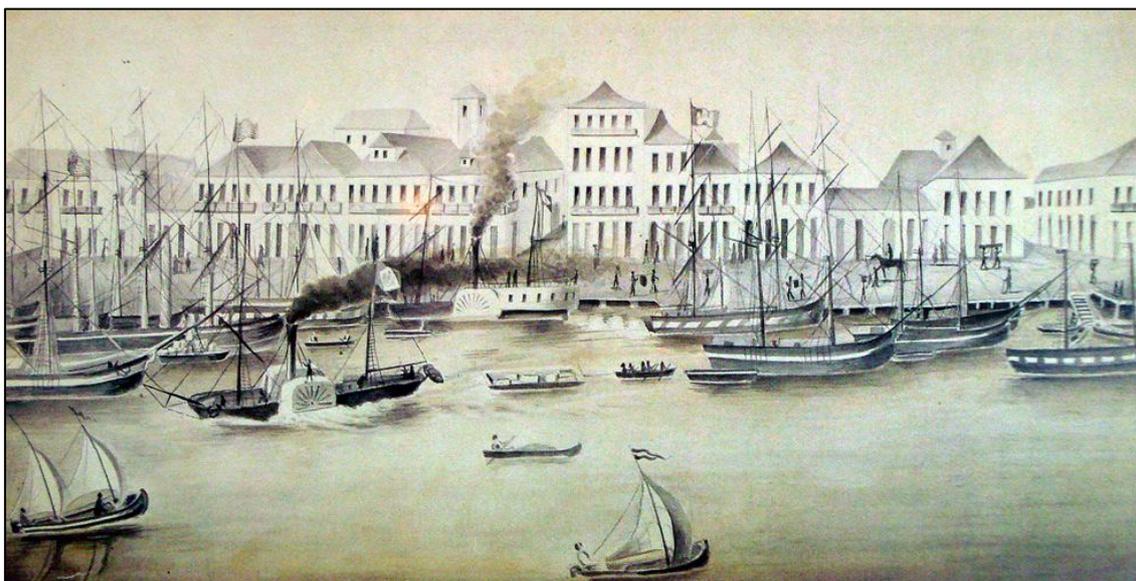


Figura 10 - Porto de Rio Grande (1851), aquarela de Herrmann Rudolf Wendroth. Fonte: <http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Wendroth14.jpg>. Pode-se ver os diversos casarões que pontilhavam o litoral, descritos como belos por tantos visitantes.

Toda materialização de mundo necessita de continuidade para manter a coesão da percepção, um fator que se potencializa tratando-se de uma paisagem, um conjunto por excelência de diversos elementos em unidade. A quebra da lógica de percepção, pela presença de fatores destoantes ao sentimento inicialmente proposto pela paisagem, não só dá vazão à estranheza e até desgosto, descaracteriza o ambiente e distancia seu entendimento dos

valores que seus construtores buscavam reforçar. O aspecto final pode acabar tendo justamente o efeito oposto, dando ao observador a sensação de deslumbrar um arremedo infeliz (Lynch: 2010, 11)

Os dirigentes da cidade, contrários às práticas usais da época no Brasil, se decidiram por mudar toda a malha urbana, e não só aonde suas residências ou o imediatamente visível a partir das águas: o cais e as primeira ruas, o ponto com que o comércio e os comerciantes através da zona portuária mais se identificavam, ou eram identificados. Não bastava exaltar uma banda da cidade ou a eles mesmos quando a visão era rompida no primeiro atravessar de algumas ruas. Mesmo que em parte talvez eles se livrassem da pecha de primitivos, incultos ou não-modernos, o mesmo não acontecia com a própria vila em si, o que no fim das contas não dava conta do objetivo de justificar a cidade como moderna e assim sua continuidade como porto e fazer valer os gastos e dificuldades que ela impunha.

Feitos os planos após o fim da guerra civil, era hora de coloca-los em prática, e as primeiras obras não demorariam a aparecer durante as duas décadas seguintes.

Em 1847 a Câmara municipal da cidade expunha em seus relatórios para o legislativo provincial uma estratégia de remoção das areias, requerendo a licença de utilizar parte dos lucros do mercado municipal nessa iniciativa.

Concedida à permissão, em 1848 iniciaram-se as atividades, e as sobras das escavações logo receberam um secundário, mas extremamente importante uso: forneceram a matéria-prima necessária para o aterramento de terrenos alagadiços e baixos, permitindo a recuperação de outros espaços além dos previstos pela remoção das areias, aonde prontamente foram erguidas novas propriedades (Relatórios da Câmara Municipal do Rio Grande para o Legislativo Provincial: 1848).

A formação destes novos terraplenos foi um tema recorrente nos documentos entre as duas câmaras legislativas durante toda a próxima década, aonde a Intendência demonstrou que diversas ruas vinham sendo consertadas com o sedimento das dunas, mas que devido as grandes chuvas e

ação do vento, os materiais depositados eram removidos e novamente dispersos. Assim, declarou a municipalidade em 1855, apenas o calçamento definitivo das vias solucionaria permanentemente o problema, requisitando a consignação de verbas do Orçamento Provincial para tal fim.

A graça foi concedida no início da década seguinte, dando início ao calçamento das vias da vila, em conjunto com estudos para o correto nivelamento de todas as obras a serem realizadas, pretendendo corrigir antigos erros, evitar novas complicações e manter um mesmo padrão por toda a extensão da malha urbana, pensando também nas possíveis prorrogações da cidade em vista do seu crescimento. Mas logo nos primeiros anos de desenvolvimento, as somas despendidas pelo governo regional se demonstraram insuficientes, sendo a maior parte dos gastos cobertos pelo próprio município. As dificuldades incorriam em atrasos e um lento avanço dos trabalhos (idem: 1858-1861).

Em conjuntos com as terraplenagens e empedramento das vias, concorreu o desejo pela abertura de novas ruas, e retificação de outras. Esses esforços contavam com auxílio por parte da população, tanto no custeio quanto na desapropriação dos edifícios que obstruíam o caminho das obras:

“Em virtude das ordens da Câmara, executadas, com vivo interesse, muitos proprietários já tem murado os seus terrenos, e lajeado as testadas (**calçadas**) dos mesmos; e como as instancias devem continuar, pode-se contar que a boa disposição de uns irá imprimindo na mente de outros a conveniência que acompanha, o cumprimento deste dever” (Relatórios da Câmara Municipal do Rio Grande para o Legislativo Provincial: 1861).

A iluminação foi outro ponto abordado com veemência pela administração citadina, que reclamava da precariedade do serviço prestado, com a existência de apenas 120 lampiões, requisitando um acréscimo mínimo de 60 novas combustores (idem: 1851). A povoação se via as sombras, com diversas ruas mal iluminadas, uma falta que era vista como gravíssima e contrária à paz e sossego público. A proposta inicial, de utilizar parte dos rendimentos das décimas urbanas não foi apreciada pela Província, ocorrendo apenas em 1860 à concessão de mais 30 lanternas, um número que a

Intendência prontamente declarou como insuficiente (idem: 1860), mas que assim permaneceria ainda por diversos anos.

Entre as benfeitorias dedicadas à própria malha e seus aparelhos auxiliares, outras mudanças na infraestrutura da cidade ocorreram, ou eram pleiteadas:

“A cidade do Rio Grande não possui em si um passeio sequer, o refrigério das famílias em os domingos e dias santos, na estação calmosa, é o passeio ao cemitério, apesar mesmo de tornar-se péssimo por alguns dias, depois de haver chovido; a câmara cuida remediar esta falta mandando fazer um passeio público em lugar apropriado, cercado parcamente, por enquanto, e fazendo-o plantar de árvores, flores e etc. Para levar isto a efeito, pede uma vera na importância de um conto e seiscentos mil réis na persuasão de que aberta a subscrição, **será coadjuvada pelos seus munícipes.**” (Relatórios da Câmara Municipal do Rio Grande para o Legislativo Provincial: 1853).

A necessidade por um espaço de recreação levou novamente o município a recorrer tanto as suas próprias divisas quanto a particulares, eventualmente efetivando seus interesses:

(...) na praça municipal se construísse um Recreio público, aceitando os donativos resultantes de subscrição aberta para as despesas desta obra que, vem preencher a falta que sente uma cidade, como esta, balda de distrações. Levantou-se a planta, estão comprados alguns materiais, e trata-se já de principiar a construção debaixo das vistas de uma comissão para isso nomeada. Resolvendo finalmente que se arborizassem as praças principais da cidade. Em execução desta resolução, plantou-se arvoredo de um e outro lado do lajeado que atravessa a praça municipal formando-se ali, uma alameda, que deverá ser preenchida de assentos de ambos os lados, e plantou-se, da mesma forma, a praça Sete de Setembro e a da Geribanda” (Relatórios da Câmara Municipal do Rio Grande para o Legislativo Provincial: 1861).

A projeção de um passeio, centrado na Praça Municipal (atual Xavier Ferreira), levou a uma expansão do plano de aformoseamento das praças, e sua ascensão a espaço para de convivência e lazer dentro do município, com

arborizações, estímulo de crescimento da relva, e cercamentos por correntes para impedir a entrada de animais e veículos (idem: 1861).

A campanha por aperfeiçoar todo o quadro da vila incluiu, a partir de 1860, a composição do serviço de Limpeza Pública, para manter o asseio das vias e recolhimento dos dejetos produzidos pelos habitantes (idem: 1860). Também nesse sentido, foi reformulado o regulamento do mercado público, proibindo a venda de diversos gêneros alimentícios fora das bancas ali dispostas, com a exceção de serviços prestados em certas partes do ano, em horários controlados. Todo o serviço era regulado por normas, que estabeleciam parâmetros para o controle de qualidade dos bens (idem).

Sendo primariamente um porto, não bastava metamorfosear apenas o feitiço e o arranjo do município, o próprio conduto de entrada e suas instalações auxiliares careciam de modificações. Foi instalado um farol de ferro em 1852, acompanhado de uma linha telegráfica ligando a praticagem da barra com o centro da povoação (Neves: 2008, 66-67).

Um impedimento ainda maior, a ruína de cais que dispunha o atracadouro, com sua estacada de madeira desconjuntada e em franco apodrecimento, movimentava publicações em jornais pedindo providencias para segurança pública e comodidade do comércio, e declarando sua necessidade como um instrumento para aformosear a povoação perante os navios que a ela demandavam (idem, 70).

A municipalidade não se contentava mais com a barreira feita de madeira e terra socada, apresentando ao governo provincial um audacioso esquema para o empedramento do cais:

“A câmara reconhecendo a necessidade, que corre, de amparar o ancoradouro deste porto, que progressivamente vai-se obstruindo, entendeu, que depois da estacada, que vem de referir. A construção de uma cais de pedra no mesmo litoral, a começar da paliçada do extinto arsenal de marinha para o lado leste, seria uma obra de transcendente alcance; mandou levantar a competente planta e proposta que aqui inclui sob n° 3 e 4. Por estes documentos achar-se há, que a mencionada obra demanda uma despesa de 159 contos e setecentos e setenta mil réis. A primeira

vista parecerá um plano gigantesco a que se opõem a maior dificuldade, isto é, o estado pouco lisonjeiro dos cofres provinciais; porém a maneira por que se pretende empreender este importante melhoramento, vem mostrar a facilidade com que pode ir a efeito. A câmara apenas pede à Assembleia provincial um auxílio de 20 contos de réis, em quatro prestações semestrais de cinco contos cada uma. Como mostra a autentica sob n° 5, ela tem a poderosa coadjuvação da maior parte dos proprietários desse lado da cidade, e esta boa disposição da parte deles, um auxílio de cerca de 70 contos de réis, a câmara, sem trair o mandato dos seus comitentes, não podia deixar no olvido.” (Relatórios da Câmara Municipal do Rio Grande para o Legislativo Provincial: 1853).

Se passariam quase dez anos para a província consignar apenas parte da verba requerida, e as dificuldades em cobrar os donativos prometidos antes mesmo de dar início as obras dificultava criou um clima de animosidade na cidade, aonde jornais publicavam recorrentemente matérias noticiando o descaso da província e incapacidade da municipalidade (Neves: 2008, 82-83).

A inclemência das águas viria a agravar a situação com uma nova temporada de assoreamentos na Barra. Falhando em comover as instancias superiores em direção de corrigir o problema do cais, logo a cidade se viu presa mais uma vez em questionamentos sobre sua efetividade enquanto porto marítimo da província. A carreira de vapores da linha Rio Grande – Porto Alegre foi reduzida a uma só embarcação, e o volume de navios a fundearem na vila caia drasticamente (idem, 71-74).

Discussões acaloradas deram parte das vantagens e desvantagens de repassar completamente as operações para a margem nortenha, com a extinção da Alfandega do lado riograndino do canal. Mas o fechamento da Alfandega acabou por se dar justamente em São José do Norte no ano 1858, sacramentando a necessidade de solidificar definitivamente o canal da Barca e procurar uma solução eficaz para a entrada da Barra (idem, 75).

Em seu relatório, publicado em 1861, sobre o estado dos portos brasileiros, Joaquim José Ignácio, Visconde de Inhaúma e Ministro da Marinha, manifestou convicção de que a barra não seria aberta por meios humanos

através de trabalhos hidráulicos, dando como alternativa a criação de um porto de refúgio no rio Mampituba, próximo a Torres (idem, 85).

Buscando solidificar as posições sobre a situação da costa mais austral do país, veio a costa gaúcha no mesmo ano em missão do governo imperial o engenheiro Henry Law. Longe de aliviar os temores dos habitantes de São Pedro, Law declarou expressamente sua descrença em qualquer possibilidade de facilitar a entrada da Barra da Lagoa dos Patos. Dava crédito a proposta de Torres, apontando Rio Grande como um porto de refugio irrisório, por sua dificuldade de acesso, e problemático enquanto porto ordinário, devido a relutância de armadores em fretar embarcações com Rio Grande como destino, e os altos encargos aplicados pelo seguro exigido para tal linha (idem, 87).

No ano seguinte o Ministro da Marinha retomava o tópico, utilizando o estudo de Law como reforço em sua proposta anterior (idem, 88).

Não aceitando em silêncio as severas rachaduras no posição de importância da cidade do esquema comercial marítimo do império, diversas figuras da povoação manifestaram-se contra ambas declarações, conclamando que olhassem e se esforçassem pela filha bastarda do sul do mesmo modo que faziam por outros lugares (idem, 85).

Seja na demanda por calçamentos, luz, ou obras, ao que tudo indica a Intendência remava contra inúmeras adversidades, começando pelas próprias esferas superiores do poder público da nação.

Se angariava poucos aliados em casa, a fama da cidade não era tão tenebrosa quanto podia-se se esperar no exterior, aonde mesmo com as alardeadas dificuldades de acesso, ainda era colocada enquanto um dos principais centros do Brasil Meridional, e escoadouro da produção regional. A persistência dessa imagem era “bem ao gosto das autoridades públicas municipais que tanto queriam poder divulgar o aformoseamento da urbe” (Neves: 2008, 93).



Figura 11 - Vista do Porto de Rio Grande - tela de Francis Richard (1860). Fonte: Torres (2010, 76). Além da primeira linha de construções, é possível divisar a estacada de madeira que então sustentava o Cais da Boa Vista.

A metade da década de sessenta trouxe um príncipe, um imperador e uma guerra para a cidade. A explosão do maior conflito armado da América do Sul, a Guerra do Paraguai (1864-69), traria a Rio Grande mais do que as principais cabeças coroadas do Império (idem, 95).

Se o esforço de guerra não alterou o influxo comercial durante os primeiros três anos do conflito (Young Jr: 1867, 531), inevitavelmente mais uma vez a força das armas iria impor revezes nos planos da administração pública municipal, obrigada a se adaptar como cabeça de ponte das forças brasileiras durante a contenda (Neves: 2008, 95).

Ainda sim, os êxitos da Intendência foram suficientes para impressionar certo consorte imperial:

“As ruas principais, em que se vêem lojas elegantes, são três, todas paralelas à praia. A muitas casas de azulejos, o que dá impressão de asseio e elegância. A rua mais importante apresenta hoje muitas bandeiras de consulados; (...) As ruas são calçadas; mas antes de se passarem as últimas casas da cidade,

já se está num mar de areia, em que se torna muito custoso andar” (D’Eu: 1981, 24).

“À noite, fomos a um suposto baile, depois de ter percorrido em toda a sua extensão, e sempre a pé, as ruas iluminadas. Eram muito bonitas as iluminações: a Praça do Mercado apresenta no contorno um conjunto de luminárias muito imponente, e a rua principal estava esplêndida, guarnecida, em todo o comprimento, de balões de cores.” (D’Eu: 1981, 140).

Mesmo durante os anos marcados por chumbo e sangue da Guerra do Paraguai, os debates sobre a necessidade de reformar o cais continuaram. Mas seria apenas com o fim do conflito, e a promulgação de um edito imperial que as obras finalmente sairiam do papel. Com o Decreto Imperial N° 1.746 estabeleceram-se condições oficiais para modernização dos portos brasileiros, dando anuência às autoridades de contratar a construção de docas, armazéns e demais instalações destinadas ao comércio marítimo (Torres: 2010, 32).

Ainda que a publicação da nova legislação marcasse uma nova política de infraestrutura dos estabelecimentos portuários do Império, o governo central se eximia dos custos das obras, que caberiam a particulares interessados em realiza-las, colhendo após seu término uma taxa de utilização por um período de tempo determinado em contrato (Neves: 2008, 103).

Foi sobre essas regras que a primeira seção do novo atracadouro foi concluída, e em 1870 sua inauguração foi motivo de festejos e discursos de diversas autoridades (idem, 105).

Após diversas e complicadas negociações, o resto do cais foi concluído em duas etapas, entre os anos de 1870 a 1878, dando além do reforço de granito da estaca, novos guindastes, trilhos de ferro, encanamento de gás e água, vinte novos lampiões e inúmeros outros apetrechos necessários para ancoragem das embarcações (idem: 110-134).

Diversos problemas para o financiamento inicial dos contratadores ocorrem durante o desenvolvimento dos trabalhos de engenharia, com ameaças de paralização dos serviços. Entre as diversas alternativas encontradas, foram criadas taxas especiais para as embarcações que aportavam nas novas instalações (idem, 134) Em conjunto com a nova

estrutura do cais também foi promovida a construção de uma nova doca para o Mercado Público, financiada com recursos próprios do município (idem: 133).



Figura 12 - Mapa demonstrando as etapas de construção do novo cais. Fonte: Torres (2010, 48).

Concomitante com o empedramento da orla, a zona portuária seria agraciada com a construção de uma portentosa nova alfândega, iniciada em 1874 e concluída somente em 1882. Até os quarenta do século XX o prédio seria a maior e mais suntuosa construção da cidade, ocupando toda uma quadra da faixa a beira mar. Erigido em estilo neoclássico, o prédio de um pavimento foi projetado com cúpulas altas em todas suas entradas, menos a voltada para o cais, encimada por uma torre com um relógio de quatro faces, uma de cada lado do elevado, coroada por um posto de observação com vista de todo o canal (Torres: 2005, 45).

Não só em sua beleza figurava sua relevância dentro do quadro riograndino do século XIX:

“O prédio da Alfândega foi a maior obra civil realizada na cidade do Rio Grande no século XIX. O custo da obra, quase 700 contos de réis somente no período 1874-1882, sob responsabilidade do governo imperial, foi extremamente alto se compararmos com o próprio orçamento anual da cidade do Rio Grande, que nesse período variava entre 51 e 60 contos de réis. Apenas como comparação, até 1882 foram gastos na construção do prédio as receitas de aproximadamente 12 anos de arrecadação local” (Torres: 2005, 46).



Figura 13 - Imagem do final do século XIX, demonstrando o novo cais de pedra. Fonte: Biblioteca Riograndense



Figura 14 - Vista do litoral no final do século XIX. Em detalhe a direita, pode-se ver a nova Alfândega. Fonte: Biblioteca Riograndense

Apesar dos problemas aparentemente nunca cessarem, o mesmo se dava com os resultados, e 1871 apresenta um novo relato:

“A floresta de mastros com flâmulas e bandeiras de todas as nações que cruzam os mares constituiu, ao dar a volta para entrar no porto, um espetáculo surpreendente. A vida variegada que se agita em terra faz esquecer por algumas horas a desolação da planície saárca onde se ergue a cidade. O bulício não era menor no cais, do qual se estava afastado apenas alguns 15 passos e de onde todos queriam chegar primeiro a bordo por uma estreita prancha, parte para receber amigos esperados, parte para receber objetos, cartas e novidades da Europa. Numa confusão babélica, chegavam-me aos ouvidos palavras em inglês, francês, alemão e português (...). Ao longo do cais o movimento é grande. Aí os armazéns das grandes casas comerciais alternam-se com as lojas mais pequenas de maçame e toda espécie de petrechos para navios, tavernas de marinheiros, hospedarias, lojas de todas as espécies de artigos e agências de tudo o que se relaciona com o mar. (...). A cidade é em geral melhor construída e mais bonita do que o que se está acostumado a ver no Brasil, e muitas construções, lojas e instalações denotam certo luxo e abastança. Surpreendeu-me, por exemplo, o elegante salão de um cabeleireiro, que teria tão bem correspondido às exigências de Paris e Viena, como estava correspondendo às de Rio Grande” (Cansatt: 2002, 391-392).

A expansão urbana chegava no início da década de setenta em seus limites no espaço até então reservado para área urbana, a linha das antigas trincheiras. Prevendo a necessidade de expansão, a municipalidade apresentou uma nova projeção de crescimento urbano (Relatórios da Câmara Municipal do Rio Grande para o Legislativo Provincial: 1871).

Durante as décadas que se seguiram a Revolução Farroupilha, o município tomou uma estrutura geometrizada por completo (Figura 15), realizando o compasso das quadras e a finalização das linhas de ligação entre todo a povoação. Praças foram criadas, enquanto outras já se demonstravam em projeto, e estrategicamente dispostas, deixando apenas a parte mais ao sul e próxima dos pântanos sem proximidade a uma dessas facilidades. Ao mesmo tempo, era prevista uma imensa faixa de terra para a zona de captação e tratamento de água, no intuito de livrar a cidade da necessidade de manter um serviço ambulante de abastecimento as residências.

O espaço projetado previa um avanço contínuo sobre a linha de trincheiras, sem quebras e solidificando alguns dos blocos na fronteira em formas únicas. Também antevia uma expansão sobre a margem da lagoa,

permitindo uma zona de atracagem ainda maior, e dando uma face homogênea ao litoral.

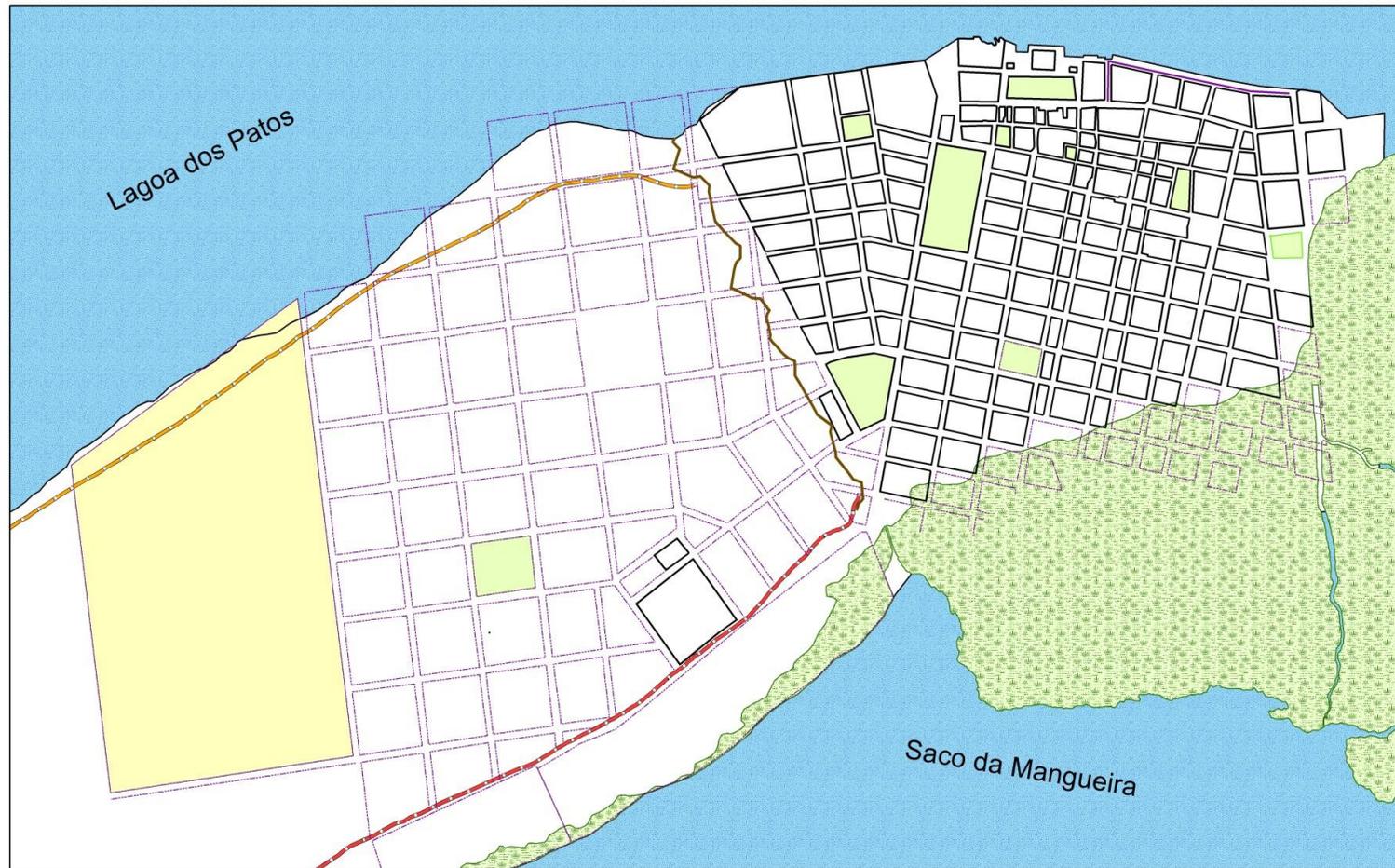
Não era apenas a oeste que a municipalidade estendia seu tapete de sonhos e ambições. Na linha sul do território já ocupado, é possível ver diversas quadras demarcadas, denotando uma expectativa de ocupar toda a península em algum momento futuro, mesmo que a possibilidade se mostrasse remota no momento.

A planta era acompanhada do pedido para tomar posse dos terrenos devolutos na área externa, depois das fortificações. Não era apenas o desejo de dar vazão ao inchaço da povoação que impelia a solicitação, a Câmara desejava alocar longe do centro urbano as fábricas de velas, curtumes e outras instalações vistas como nocivas a saúde pública, em conformidade com as posturas municipais, que foram sendo atualizados ao longo dos anos (idem).

Através da concessão, a prefeitura esperava disponibilizar a imensa quantidade de dunas da região para a continuidade dos aterros e calçamentos que vinham sendo realizados, já que o material disponível na parte interna há muito tinha sido completamente esgotado. Para tanto, a Intendência aventava a criação de um trilho, facilitando a carga e descarga dos materiais, e libertando-se da necessidade contratar grandes fretes particulares (idem).

Uma nova peça viria a alterar o tabuleiro urbanístico riograndino, a instalação do Complexo Fábril Rheingantz. O estímulo do capital angariado ao longo de décadas de comércio, aliado aos dividendos bancários acumulados na região, permitiram a formação de um parque industrial considerável no contexto nacional (Martins: 2004, 86).

Representação das Edificações e Projeções de Construção da Cidade de Rio Grande na década de 1870



1 cm = 83 m



Legenda

- Edificado
- Projeto
- Trincheiras
- Estrada dos Carreiros
- Rua_asfaltada_propria
- Destinado a Cia de Tratamento de Água
- Pântano
- Praças
- Água

Sistema de referência UTM, Datum WGS-84, zona 22S. Cidade de Rio Grande-RS.
Beatriz Farias e Taiane Portella, Julho de 2012.

Figura 15 - Carta demonstrando o edificado e o projeto de expansão urbana no começo da década de 1870. Criado a partir dos mapas em anexo III, IV e VII.

A Companhia União Fabril Rheingantz, idealizada por Carlos Rheingantz, abriu suas portas em 1874, concentrando sua produção em bens têxteis voltados para o mercado externo e interno, principalmente no centro do país (idem, 88). O impulso inicial fomentou outros empreendimentos, sendo abertas em 1876 a Fábrica Aliança, que produzia charutos e cigarros, e a empresa do setor de alimentos Cunha Amaral e Cia. (Nobrega, 2012, 53-54).

Essa empreitada rapidamente começou a redirecionar parte do aparelhamento urbano da cidade, voltando o crescimento e planejamento da malha para suas necessidades (Martins: 2004, 87). As novas modalidades de ganho repercutiram nos planos desenvolvidos pela municipalidade, alterando e dando forças as justificativas pela manutenção da comuna enquanto centro portuário nos problemas que se agravariam nas próximas décadas (Cesar: 1978).

Adornado com mais um trunfo, a velocidade do projeto urbanizador assumiu toque de caixa, após ter assumido um movimento moroso no final da década de sessenta por uma escassez de verbas. Foi dada a largada na construção do gasômetro em 1873, e uma nova carga de lampiões foi requisitada para o governo provincial. Em 1875 a Companhia Hidráulica já prestava o fornecimento de 300 penas d'água, dois chafarizes e duas colunas, instaladas nas praças da cidade e na beira do cais, para o aproveitamento dos navios ancorados. A empresa ainda previa outros pontos de fornecimento e a expansão das ligações residenciais, sendo gratuito a população todo o serviço disponibilizado nas áreas públicas (Relatórios da Câmara Municipal do Rio Grande para o Legislativo Provincial: 1873-75).

O aformoseamento das praças prosseguia o prospecto do decênio anterior, finalizando as obras na Praça Municipal e iniciando a construção dos apetrechos utilitários e ornamentais dos demais passeios do município (idem: 1876).

A própria malha e as fachadas das casas ainda eram alvo de diversas intervenções, através de calçamentos, nivelamentos, posturas e ordenação das ruas, e aqui encontramos novamente a importância dos particulares na conclusão dos desmandos da Intendência.

O calçamento prosseguia com celeridade, e até 1877 haviam sido pavimentados cerca 57.500 metros quadrados, com o material sendo proveniente de diversas regiões, conforme variaram a oferta e qualidade do produto, sendo os primeiros carregamentos do Rio de Janeiro, mais tarde Pelotas, Porto Alegre e São Lourenço, da onde veio a maior parte da matéria-prima, por ser de melhor qualidade (idem: 1877). O enorme esforço para empedrar as ruas da cidade se mostrava na disposição de pagar fretes com centenas de quilômetros para a obtenção do material quando este se achava a disposição nas proximidades. Os resultados, aparentemente, eram mais desejados que os custos.

Todo o trabalho foi realizado sem verbas direitas da Província, apenas a licença para contratação de um empréstimo por parte da Câmara e o direito de imitar apólices a serem resgatadas posteriormente. Já os particulares da cidade doaram parte dos recursos utilizados, somando quase três vezes o valor direito empregado pela municipalidade. O montante total soma um sexto do valor empregado na construção da nova alfândega (idem), considerada extremamente cara (Torres: 2005, 46), dando uma magnitude das cifras manejadas.

Além das doações, já incidia sobre a população outras duas ajudas compulsória, os residentes das vias em pavimentação deviam concorrer com os custos para concerto e concerto do pavimento das calçadas e todas as estruturas a serem erguidas ou reformadas deveriam incorporar platibandas em suas fachadas (Relatórios da Câmara Municipal do Rio Grande para o Legislativo Provincial: 1877).

Quando das desapropriações, dois elementos aqui são importantes: ao contrário do que possa se imaginar em um primeiro momento, não foram alienados apenas bens em posse de pessoas desprovidas de meios de protesto. Um dos locais a ser desapropriados em 1877 era de propriedade dos herdeiros do Comendador Faustino Corrêa³³, notoriamente um dos homens

³³ O Comendador é a figura central do maior e mais famoso processo de herança do Brasil, que durou 104 anos e foi encerrado pela justiça apenas em 1984 contendo milhares de solicitações enviadas por supostos herdeiros espalhados por todo Brasil e exterior, que em sua maioria, não receberam nenhum dos bens dispostos pelo testamento. Falecendo sem filhos legítimos, o Comendador distribuiu sua herança entre amigos e empregados, mas a totalidade do valor acumulado durante sua vida é um dos

mais ricos da Província, ou quem sabe mesmo do Brasil naquele período. Apesar da desapropriação em si ser posterior ao seu falecimento, a primeira solicitação para tanto o encontrou ainda em vida, e plena disposição de seus recursos.

A outra ponta ser puxada para afrouxar um pouco mais nó é de que parte das indenizações foram pagas pelos próprios moradores das ruas aonde o melhoramento seria implementado. Essas indenizações corriam através da permuta de terrenos devolutos de posse da prefeitura ou pagamento de somas aos proprietários. Dispondo de uma verba limitada em vista da quantidade de obras correndo ao mesmo tempo, a Câmara não dispunha dos valores totais a serem aplicados, um dos fatores que atrasou sua a troca de posse do terreno de Corrêa em mais de cinco anos. É somente com esse capital doado que a alienação dos terrenos volta a acontecer (Relatórios da Câmara Municipal do Rio Grande para o Legislativo Provincial: 1877-78).

A coadjuvação de particulares mais uma vez era um fator central na aplicação do plano urbanístico da cidade, e podemos supor que no período entre a projeção e a prática houveram inúmeras oportunidades para protesto por parte dos afetados que dispunham de meios, políticos e monetários, para paralisar as obras.

Ao contrário, foi somente através destas intervenções que o esquema de reformas desenvolvido ao longo do século não sofreu uma paralização, já que a Província pouco somava nas divisas praticamente exauridas da cidade (idem: 1870-1880). Parece que parte dos habitantes, a parcela que detinha o maior poder aquisitivo e influencia, participavam, desde que observados seus direitos, de bom grado dos artifícios da prefeitura para o “bem da cidade”, ou pelo menos, para continuidade dos objetivos do poder municipal e seus apoiadores.

maiores mistérios do processo, assim como sua vida pessoal. Não há certeza de sua data de nascimento ou origem, se portuguesa ou brasileira, nem da origem de sua fortuna, supondo-se apenas um envolvimento massivo com a extração de ouro e diamantes em minas brasileiras, que gerou o capital necessário para aquisição de gigantescas extensões de terra. Seu testamento, que dispunha não só de seus bens, mas também dos de sua falecida esposa é um verdadeiro labirinto, aonde Faustino Corrêa empregou os mais diversos artifícios, inclusive a disposição de certos bens apenas para a quarta geração dos herdeiros na hora da sua morte, para fazer valer sua vontade. Disponível em: http://www.oarquivo.com.br/index.php?option=com_content&view=article&id=3725:o-processo-mais-longo-da-justica-brasileira&catid=70:direito-e-justica&Itemid=63
http://www.tjrs.jus.br/export/poder_judiciario/historia/memorial_do_poder_judiciario/memorial_judiciario_ga_ucho/revista_justica_e_historia/issn_1676-5834/v1n1_2/doc/11_Virgilina_Gularte.pdf
Data de acesso: 11/07/12.

O andar das obras parece seguir essa lógica, enfatizando as primeiras pavimentações nas cercanias do litoral e das ruas principais (Figura 16), aonde residiam os maiores comerciantes e ficavam as casas mais suntuosas (Copstein: 1982, 66). É importante notar também que a beira do cais já se encontrava a muito empedrada, com financiamento completo dos próprios moradores durante a construção do novo cais (Relatórios da Câmara Municipal do Rio Grande para o Legislativo Provincial: 1869-1878). Nessa primeira fase de trabalhos também foram realizados os calçamentos de linhas entrecortando a maior parte da povoação no sentido norte-sul, permitindo agilidade no deslocamento mesmo durante as estações chuvosas.

A segunda etapa ligou lateralmente as ruas já calçadas no sentido norte-sul, fechando um segundo núcleo atrás do conjunto a beira-mar. Eram nessas ruas que concentravam habitações menos majestosas do que os imensos sobrados da elite mercantil, as chamadas porta-e-janela, ocupados em sua maioria pela a camada média da população (Copstein: 1982, 66), e parte dos conjuntos coletivos destinados as populações mais pobres³⁴ (Dode: 2012). Por fim, os dois estágios finais fecharam as últimas arestas abertas próximas a lagoa e amarraram o antigo centro ao bairro nascente na zona extramuros.

Desde o começo nunca pretendi contar uma história de santos, ou uma ode aos feitos de uma elite do passado. A criação do segundo conjunto de calçamentos me levou a entender claramente os efeitos nocivos que o urbanismo direcionado e unilateral de Rio Grande tinha sobre o resto da população.

³⁴ As três categorias de habitações marcadas na Figura 16, cortiços, diversos e portões são de definição complexa e difícil detalhamento. Para facilitar o entendimento do leitor, assumo-as aqui como tipos de habitações destinadas a população de baixa renda. Para um aprofundamento e discussão da questão, recomendo o trabalho de Dode (2012).

Distribuição dos Cortiços, Diversos e Portões em Comparação com as Ruas Calçadas (de 1873 à 96)

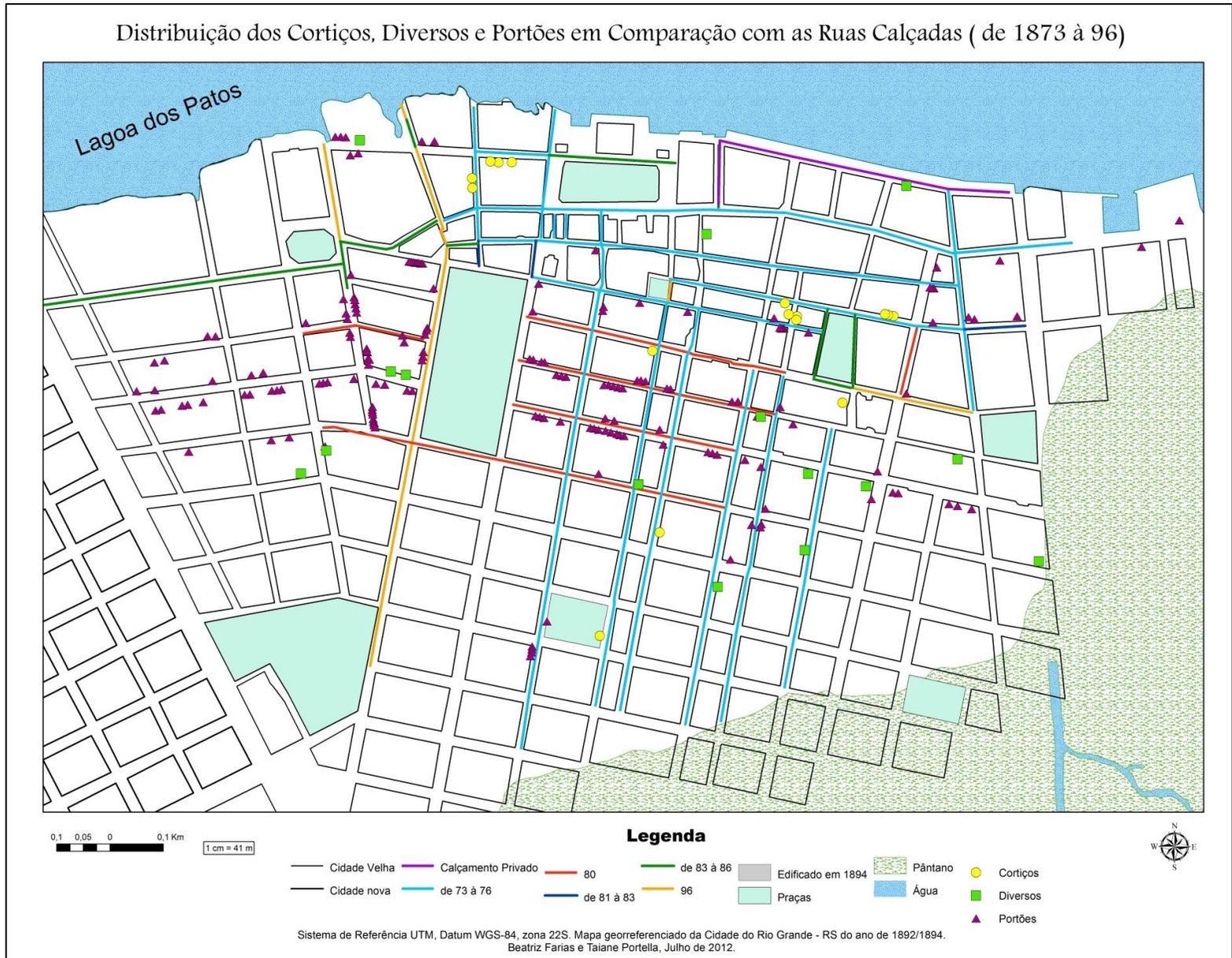


Figura 16 - Carta demonstrando o avanço do calçamento das ruas segundo os Relatórios da Câmara Municipal de Rio Grande para o Legislativo Provincial. Criado a partir dos mapas anexo III, IV e VII, e as informações do Livro de Estatística da População de Rio Grande de 1888. .

Em 1878 a Câmara requisitava a Província o direito de criar um imposto especial sobre as construções denominadas cortiços, calculado sobre sua extensão de fachada. A taxa era dobrada nas estruturas construídas nas primeiras três ruas a partir do cais, se estendendo sobre o valor normal por toda a “Cidade Velha”, até os pântanos ao sul. Aceita, a tarifa seria mais tarde, em 1883, elevada em um parâmetro homogêneo, chegando a quase quadruplicar o valor antes coagido dos proprietários de edifícios posicionados mais distantes do litoral. Em um primeiro momento eram contemplados apenas os prédios que não tivessem saída direta para rua, e cuja entrada fosse através de portões, mais tarde, quando do acréscimo, a postura foi revista, e todas as formas de cortiço passaram a ser sobretaxadas (Relatórios da Câmara Municipal do Rio Grande para o Legislativo Provincial: 1878-1883).

A nova legislação, como tudo mais já englobado por qualquer lei subscrita pelo poder público, tinha seus motivos de ser. Nem sempre regras gerais contemplam o bem geral. Sobre a justificativa de que tal tipo de estabelecimento eram os que menos demandavam despesas e mais brindavam lucros, sendo ainda focos de faltas para com a higiene (idem), a municipalidade dava sinais de estimular com força o capital especulativo imobiliário ao mesmo tempo em que buscava suas antigas demandas.

Com o despontar dos grandes negócios imobiliários a partir do século XVII, iniciativa fortalecida pelas novas ideologias concentradas na maximização dos lucros, as grandes cidades mundo a fora se tornaram focos de concentração de miséria e pobreza. A multiplicação dos espaços dentro de um mesmo prédio maximizava os lucros, pouco importando os custos humanos para os habitantes (Mumford: 2004, 503). Grande parte do planejamento urbano se desviou para atender os interesses do capital imobiliário privado, criando imensas concentrações populacionais, que além do lucro direto, serviam como mão de obra barata na crescente escalada da produção industrial (idem, 531).

Dois elementos alteraram as necessidades do jogo inflacionário de vendas, compras e aluguéis de imóveis e terrenos dentro de Rio Grande e sua

relação com o projeto urbanístico da prefeitura: a expansão do complexo fabril, e a adoção dos novos modelos urbanísticos em voga na época.

As reminiscências do urbanismo barroco se mantiveram vivas durante grande parte do século XIX, adotando novas práticas e incorporando as ideias que eram desenvolvidas conforme novas necessidades e técnicas criavam situações imprevistas no seu surgimento durante os primeiros séculos após o final do medievo (Mumford: 2004, 476).

As obras do Barão Hausmann em Paris durante o Segundo Império bonapartista, entre 1853 e 1870, são o maior exemplo dessa persistência e mutação do urbanismo barroco (Needel: 1993, 51).

As antigas e apinhadas vias foram abertas ou adaptadas para os novos meios de locomoção, destruindo ou desmembrando diversos bairros tradicionais das camadas operárias. O alívio no congestionamento levou ar e luz a cidade, e em conjunto com o novo sistema de esgoto constituíam táticas contra as principais causas apontadas como responsáveis pelos diversos surtos de cólera na capital francesa: as aglomerações “insalubres e desprovidas de higiene” dos grupos menos abastados. As Grandes Obras incluíram também o embelezamento da capital, ressaltando as grandes perspectivas, e focalizando a visão nos principais edifícios e prédios da cidade das luzes, flanqueados por fachadas partilhando padrões comuns de aparência. E por último, adaptou-se o modelo de parque londrino, com praças que recriavam a natureza com conceitos inesperados como regatos, grutas e caminhos sinuosos (idem)

Como já vimos, a maior parte disso não era novo. A geometrização dos espaços e abertura das vias, o embelezamento através da padronização das fachadas e focalização das grandes avenidas, a criação dos parques, tudo ocorria na Europa de certa maneira há muito tempo. Em maior ou menor medida, essas iniciativas já vinham sendo incluídas em Rio Grande desde o primeiro plano urbanístico real em 1829.

A inovação francesa, que viria a servir de modelo para muitas outras cidades ao redor do mundo, residia na escala e numa de suas justificativas: a higienização do ambiente urbano.

Desde o século XVIII já existiam estudos e práticas destinadas a “curar” as moléstias do ambiente urbano. Alicerçadas nas teorias dos miasmas, profissionais de origens mais diversas buscaram erradicar as moléstias urbanas. Mas é somente na década de 1870, com a revolução microbacteriana de Pasteur que o movimento ganha força. Deixando de lado a antiga crença de que as doenças se transmitiam pelo ar contaminado, o crescente cientificismo entrava na arena do urbanismo, e o agente infectuoso começou a ser visto em toda parte (Carpintéro: 1997, 23).

A nova lógica da salubridade buscava a circulação dos fluídos, inspirada na concepção de Harwey sobre o duplo movimento sanguíneo. Foram criados novos mecanismos para garantir o bem essencial do novo paradigma, a água potável. As reservas deviam ser extraídas de longe dos focos de despejo de dejetos e proliferação de micróbios, e os refugos da ação humana e industrial passaram a questão central, encabeçando ondas de gastos para trata-los e leva-los a locais demarcadas para sua deposição. A convivência com as excreções da vida cotidiana, naturais e artificias, não eram mais toleradas, e ao invés de seu ocultamento, buscava-se agora um destino planejado e longe da população (idem, 24).

Essas transformações foram de encontro com as novas necessidades, de preocupar-se com o estado de vida das camadas mais pobres da população, desde pra conter as turbas, um problema que pairava sobre a cabeça de governantes desde a Revolução Francesa, até o bem-estar geral da urbe com a prevenção de epidemias. Estudos inovadores realizados por agencias governamentais apontaram uma relação um ambiente sadio, aumento de produtividade dos trabalhadores e uma satisfação maior com sua situação de vida, e, portanto, uma propensão menor a rebeliões (idem, 24-25).

As recentes técnicas de controle do habitat citadino indicavam uma mudança na forma de encarar os problemas decorrentes da pobreza. Se até o século XVIII ela era vista como uma questão de caridade, a partir das grandes

conturbações do final do mesmo século e começo do seguinte se tornaram uma questão de ordem civil e higiênica, a ser combatido e eliminado através do saber científico (idem, 26).

As novas legislações, inglesa e francesa, das décadas de sessenta e setenta, se incumbiram de garantir e promover essa reordenação dos espaços e práticas, servindo como modelo para reformas subsequentes realizadas em outras partes do mundo (idem, 32).

Em Rio Grande, a instalação desse ideal higienista ocorreu e se entrelaçou profundamente com o desenvolvimento da indústria e a expansão da cidade em direção do interior da península.

O ano de 1885 presenciaria a transposição da Fábrica Rheingantz para a zona que viria a ser conhecida como Cidade Nova. A nova sede expandia os negócios, dando origem a um verdadeiro centro de produção, incluindo a maior parte do aparato em um só local, e dispendo nas proximidades uma crescente Vila Operária (Paulitsch: 2003).

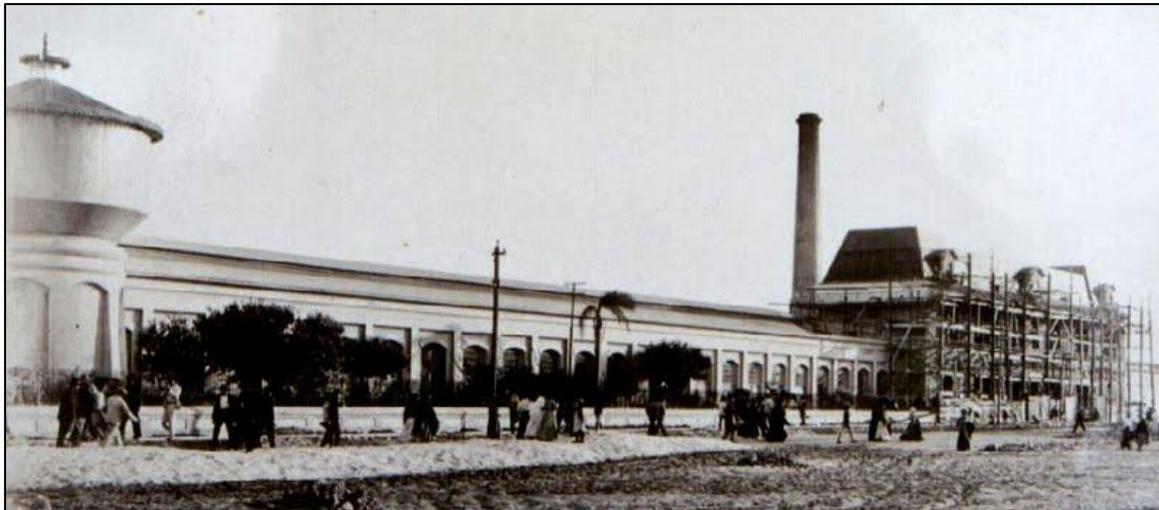


Figura 17 - Novo Complexo Fábril Rheingantz, ainda durante sua construção. Fonte: Acervo digital do Liber Studium/FURG

Os produtos saídos dos teares na nova fábrica alcançavam um enorme padrão de qualidade, fazendo frente as produções importadas, com preços acessíveis, chegando os artigos de lã a um custo final trinta a cinquenta por cento mais barato do que os trazidos do exterior. A enorme recepção dos artigos da empresa no resto do país, principalmente no Rio de Janeiro e

Pernambuco, alimentava os crescentes lucros, que surgiam maiores a cada declaração de ganhos exposta pela sociedade (United States. Dept. of Commerce and Labor. Bureau of Statistics: 1890, 226).

Indo na esteira dessa expansão novas empresas se basearam no município nos anos seguintes, com a criação da Leal Santos S.A, no ramo de alimentos, e a Charutos Poock, que trouxe junto com o maquinário adequado técnicos alemães e cubanos para coordenar a produção (Martins: 2004, 89).

A derradeira implosão industrial teve efeitos diretos no desenvolvimento da cidade e alocação de sua aparelhagem (Figura 18). Grande parte do traçado previsto na planta anterior foi alterado, criando um corte entre as duas partes da cidade, a antiga e a nova. A orientação das quadras foi refeita, se alinhando com a nova fábrica. Ajustes foram realizados em um curto espaço de tempo, e em menos de dois anos quadras projetadas foram reformadas, adequando-se a uma impressionante velocidade de ocupação da zona destinada a Cidade Nova.

A formação do novo bairro distanciou o centro e a periferia, criando uma nova necessidade, a de transportes urbanos de massa.

Como expus anteriormente, a concepção de um caminho de ferro ligando a região externa ao centro da cidade existia desde as primeiras tentativas de ocupação da linha após as trincheiras. Inicialmente prevista para o transporte de areias para os aterros, o projeto logo incluiria o prospecto de levar as rezes mortas no matadouro até a zona de embarque. O desenvolvimento da empreitada acabaria por levar a criação da empresa Carris Urbanos do Rio Grande, que inaugurava em 1884 as primeiras linhas de bonde, inicialmente de tração animal (Nobrega: 2012, 61).

Os trilhos conectavam a principal indústria da cidade ao cais e suas cercanias, ao mesmo tempo que conectavam a Cidade Nova ao permanente foco econômico da povoação, o comércio marítimo de importação e exportação de bens. Além de conectar esses espaços, os bondes interligavam a nova estação férrea, da recém inaugurada linha Rio Grande-Bagé com o núcleo da urbe.

Quando olhado de perto, o novo esquema urbanístico demonstra sua ligação com os interesses imobiliários e higienistas da cidade. Os novos impostos avolumados sobre os cortiços e outras habitações direcionadas as habitações de baixa renda não se estendiam para o novo bairro. Ao mesmo tempo, a crescente extensão do empedramento valorizava as possessões próximas ao centro. Tornando os negócios de locação maciça a baixo custo pouco rentáveis, ao mesmo tempo que disponibilizava um novo bairro para ocupação, garantindo acesso as duas maiores fontes de emprego na cidade, o porto e o complexo têxtil, acredito que a Intendência empurrava para longe do centro as camadas mais pobres da população, ao mesmo tempo que disponibilizava novos espaços nobres para construção junto a já superlotado Cidade Velha. As novas edificações obedeceriam padrões mais rigorosos, impostos durante as últimas décadas através de diversos adendos as posturas municipais, diminuindo a probabilidade de surgimento de cortiços na Cidade Nova.

A higienização dos espaços foi ao mesmo tempo motivo e justificativa, dando continuidade ao processo de modernização da comuna, enquanto permitia o controle e ordenamento dos elementos menos desejáveis entre os habitantes. Tudo corria em paralelo com outras resoluções, como a expansão do serviço de Limpeza Pública, com um adendo a legislação obrigando a remoção de materiais fecais e águas servidas somente através dos canais apropriados, e as primeiras requisições em torno da instalação de uma rede de esgotos no município (Relatórios da Câmara Municipal do Rio Grande para o Legislativo Provincial: 1885-1886).

A própria diferença entre as cartas de 1871 e 1892/1894 fortifica o argumento. Entre o surgimento da ideia e a concretização foi imposta uma separação entre o antigo centro e o novo bairro por uma vazia ao invés de seguir as disposições anteriores de ocupação contínua.

Como uma materialização cultural extremamente complexa, uma paisagem urbana cria elementos próprios a sua natureza no esquema social e momento histórico aonde ela se insere (Lynch: 2010). Vamos nos dedicar aqui as vias, limites, bairros e pontos nodais.

Representação das Edificações e Projeções de Construção da Cidade de Rio Grande entre os anos de 1892/94

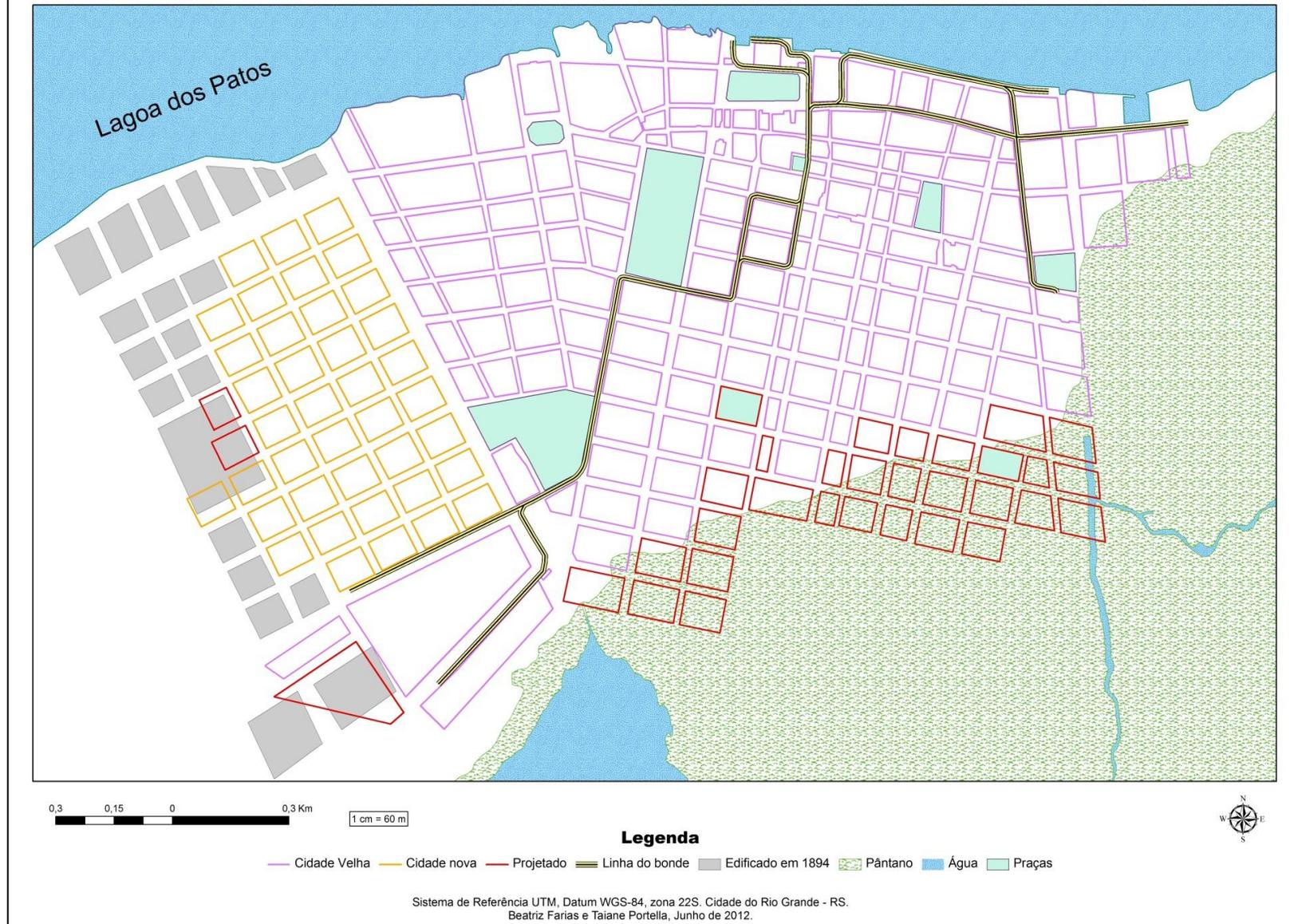


Figura 18 - Carta demonstrando o edificado e projetado durante os anos de 1892/1894. Criado a partir da combinação dos mapas anexo V, VI e VII.

Vias são canais de circulação através dos quais o observador se locomove. Podem ser ruas, avenidas, canais, ferrovias e etc. Os habitantes e visitantes de uma cidade observam-na conforme transitam por elas, e é ao longo dessas vias que os outros elementos compositores se relacionam. Os limites são elementos normalmente não entendidos como vias, são fronteiras, quebras, como praias, margens, cortes, muros e paredes. São referências importantes, separando áreas e delimitando os diferentes espaços. Bairros são regiões médias ou grandes de uma cidade, aonde o observador penetra física e mentalmente. São percebidos enquanto um conjunto, uma unidade, e muitas vezes são pensados para abrigar atividades e interesses determinados. Estas características lhes confere uma identidade própria no esquema urbano, aonde um bairro pode se diferenciar de outro extremamente próximo por fatores que variam desde seus habitantes e tipos de construções até os usos dados ao espaço, como bairros comerciais ou residências. Por último, pontos nodais são aglomerações, referências que ordenam o caminhar do passageiro, para os quais ou partir dos quais ele se dirige. Variam de junções, cruzamentos até concentrações que adquiriram importância por aglutinar algum uso ou característica física, como um ponto de encontro em uma esquina ou praça. Alguns destes pontos nodais são o foco e síntese de todo um bairro ou região, sobre o qual sua influência se irradia e do qual são um símbolo e ícone. Todas as classes se inter-relacionam de alguma maneira, se reforçando e compondo mutuamente, podendo um mesmo local abrigar duas ou mais categorias ao mesmo tempo, com a exceção dos bairros, já que de uma certa maneira, praticamente tudo em uma cidade se passa dentro de um desses espaços (idem, 52-54).

O novo projeto da cidade materializava um limite na via que separa os dois bairros distintos, a Cidade Nova e a Cidade Velha. Para um observador que cruzasse aquela fronteira, ficaria clara as diferenças entre um espaço e o outro. Enquanto a Cidade Velha se configurava com o cais como seu ponto nodal, tendo as principais lojas, agências e comerciantes em seu interior, com suas quadras alinhadas com a linha do litoral, a construção da Rheingantz e todo seu aparato auxiliar, como a Vila Operária e as novas habitações, davam o tom ao perímetro exterior, ligando-se mais aos trabalhadores e a produção

industrial, e tendo toda a Cidade Nova enfileirada na mesma orientação da fábrica.

Através de um hábil arranjo das situações e possibilidades, a municipalidade havia criado uma barreira entre as duas metades da cidade, e ordenado os habitantes conforme seus interesses, sem precisar levantar muros ou formar guetos. A inclusão de uma via como limite disfarçava a artimanha, dando a impressão de nada mais ser do que uma facilidade, apenas a reprodução em maior escala de um artifício que vinha sendo utilizado nas reformas riograndinas a mais de cinquenta anos. Todo o esquema era coroado por argumentos pelo bem geral da comunidade, que era “defendida” contra moléstias, e “melhor” acomodada em espaços mais amplos e organizados.

Uma forma clara e inteligível no tocante de uma cidade é um ardil que vai além da praticidade. Mais do que dividir funções e espaços específicos, como áreas comerciais, residências ou destinadas à indústria, e facilitar sua administração e a locomoção entre elas, uma cidade padronizada insere mais rapidamente e com maior clareza o observador dentro dos significados que ela apresenta. Um arranjo claro, definido e de fácil apreensão configura um cenário impactante: uma cidade “se bem organizada em termos visuais, *“também pode ter um forte significado expressivo”* (Lynch: 2010, 5).

Claro, classes, organizações, definições, separações e todos seus sinônimos são conceitos culturalmente deliberados. Não se estendem como um pano de fundo mental a toda a humanidade, uma lógica latente e certa, a solver as reinações do caos (Lynch: 2010). No entanto, dentro de nossa história, não só existe uma ligação, alguns valores comuns, entre os construtores e aqueles para quem a construção se destinava como também, o próprio intuito da obra era usar da lógica dos observadores.

As diferenças estavam marcadas e visíveis para que as quisesse ver, mostrando a participação da cidade no esquema urbanístico reinante na época, e colocando claramente que além de industrializada, a povoação controlava o processo ao invés de por ele ser controlada. Nada de uma nova Coketown³⁵

³⁵ Coketown é uma cidade fictícia criada por Charles Dickens como cenário da obra *Hard Times*. Descrita como um cidade mediana do período industrial, o cenário mostra as vicissitudes da pobreza e moléstias

sulina e a soprar ondas de fumaça pestilenta em meio ao operariado miserável e a ponta de quebra. Cada qual em seu lugar e perfeitamente azeitados para o funcionamento das engrenagens a mover o progresso da cidade, ou pelo menos assim que a municipalidade parecia querer expor.

O antigo Presídio do Rio Grande de São Pedro entrava no final do século como Cidade do Rio Grande, parte integral do mundo atlântico, demonstrando em seu traçado e aparência as últimas modas e técnicas em voga nos principais centros do hemisfério norte.

Tudo feito a tempo e com empenho, o estado das coisas entre as ondas e o lodo do canal não permitia mais erros.

Em 1878 os jornais da cidade alardeavam um novo período de dificuldades na transposição da entrada para o regime interno da lagoa. Navios ancorados no porto ou do lado de fora da barra permaneciam grandes períodos estacionados, sujeitos a espera das raras condições favoráveis. Cargas destinadas a Europa e América do Norte enfrentavam atrasos suficientes para desenvolver toda a jornada de ida e volta mais uma vez, levando os capitães desesperados a tentar fugir de sua prisão caudalosa deixando para trás parte das mercadorias, raramente com algum sucesso (Neves: 2008, 146).

A situação começava a tomar contornos calamitosos, os comércios da cidade não se viam privados apenas do mercado de importação e exportação, mas de viveres e bens essenciais para o dia a dia da vida de seus habitantes, causando uma inflamação geral nos preços (idem, 151).

A imagem do porto enquanto linha comercial se degradava com força, e na Europa já não era fácil armadores dispostas a enviar naus de maior calado para a costa gaúcha,. Notícias sobre o mal estado da barra nos últimos anos se difundiam por todos os centros comerciais, criando uma forte apreensão junto a comunidade portuária (idem, 148). Do porto de Cádiz, um dos principais

que as fábricas impunham sobre a população. Sujeira, degradação moral e infelicidade, tudo regado a permanentes nuvens fétidas de carvão sobre o julgo da exploração do capital tornaram a cidade fantasia de Dickens um ícone do lado pérfido do período, e a expressão passou a exemplificar toda a cidade real nas mesmas condições, e é utilizada até hoje quando se fala de questões urbanas dessa época (Mumford: 2010).

fornecedores de sal, implemento imprescindível para indústria do charque, raramente saíam fretes para Rio Grande, salvo os de menor lotação (idem).

As únicas embarcações com fácil acesso a povoação eram as de menor porte, cada vez menos utilizadas no comércio ultra-marítimo, e as naus especialmente preparadas para tal fim, como os vapores de casco chato que realizavam as linhas regulares de passageiros entre Rio Grande e outras cidades (Smith: 1922, 26).

Entre as dificuldades impostas pelo ambiente um velho amigo se tornava antagonista, e Rio Grande passava a sentir os efeitos nocivos de suas próprias táticas passadas.

O ardil e instrumento de todas as horas durante os percalços encontrados em armas e uma natureza ingrata se voltava agora para cobrar um funesto imposto, e o contrabando que havia beneficiado Rio Grande começava a tomar um fluxo inverso (Cesar: 1978). As dificuldades para transpor as cargas pela barra, e os custos crescentes incluídos em cada frete ampliaram as oportunidades dos países vizinhos de abocanhar parte dos ganhos da província:

“O contrabando na fronteira ocidental é aberto, grosso, e notório, florescendo de tal maneira que a dezoito meses atrás as importações legítimas declinaram grandemente, e os negócios se viram paralisados nessa parte do estado. (...) A questão que se sobressaia era se os portos do leste haviam sofrido uma perda tão grande em sua importância comercial pelo estabelecimento destas rotas e aberturas de canais de negociação através do contrabando, que o comércio legítimo por essa região acabasse se estabelecendo e se tornando a via de suprimentos dessa região do país.” (United States. Dept. of Commerce and Labor. Bureau of Statistics: 1890, 228, 229)

Já em 1872 a Câmara manifestava no seu relatório anual as dificuldades impostas pelo comércio ilegal, e durante as duas décadas seguintes, o Uruguai formaria uma extensa malha ferroviária na zona de fronteira, facilitando o traslado de bens e produtos, criando uma competição violenta e inalcançável:

A diferença do custo do frete entre Rio Grande e Montevideú a partir de portos como Liverpool, Hamburgo ou Nova York girava em torno de um terço mais barato em favor do porto uruguaio, sendo em alguns casos até mais

barato. Isso sem levar em conta o tempo gasto na lida portuária e os custos que uma estadia prolongada incorriam no consignatário do navio. O preço final de um produto trasladado pelo estado, quando advinda pelas ferrovias uruguaias, chegava aos revendedores com uma margem de 50 por cento mais barato do que a mesma mercadoria advinda de Rio Grande (United States. Dept. of Commerce and Labor. Bureau of Statistics: 1890, 230-231).

Apesar da criação de uma tarifa especial sobre a entrada de diversas mercadorias, a pedido das Associações Comerciais de Rio Grande, Pelotas e Porto Alegre, a situação não retrocedeu, e o atrativo uruguaio mantinha os principais produtos de exportação da região longe das praias gaúchas (United States. Dept. of Commerce and Labor. Bureau of Statistics: 1890, 228).

O caso não pedia mais segundas medidas, e todo o peso político da povoação passou a se concentrar no convencimento das autoridades superiores da necessidade das obras da barra. A opinião dos mandatários da cidade era de que o porto era bem aparelhado, ligado uma via férrea conveniente e disposto dentro de uma cidade de várias qualidades, tudo barrado apenas pelas inconstâncias da natureza (Neves: 2008, 167-168). O esforço se dirigia em apontar que essas qualidades justificavam uma dispendiosa e gigantesca obra ao invés das alternativas propostas, vistas como mais praticáveis e baratas (Neves: 2008).

Em 1883 foi formada a Comissão de Melhoramentos da Barra do Rio Grande do Sul, chefiada pelo engenheiro Honório Bicalho. Bicalho previa que a realização das obras transformaria Rio Grande em uma nova Liverpool, dispondo o Império de um centro pulsante de comércio em sua metade sul (idem, 187).

Os turbulentos anos entre o fim do Império e começo da República manteriam os esforço paralisados além da realização de estudos prévios (Figura 19), a concorrência realizada a particulares interessados não conseguiu atrair investidores. Com a formação do novo governo, e o surgimento do espírito de mudar tudo em relação ao período monárquico, marcaria as primeiras decisões em relação aos melhoramentos da barra. Toda a empreitada chegou a ser caracterizada como nada mais que um estratagema supérfluo para enriquecimento de empreiteiros (idem, 238).

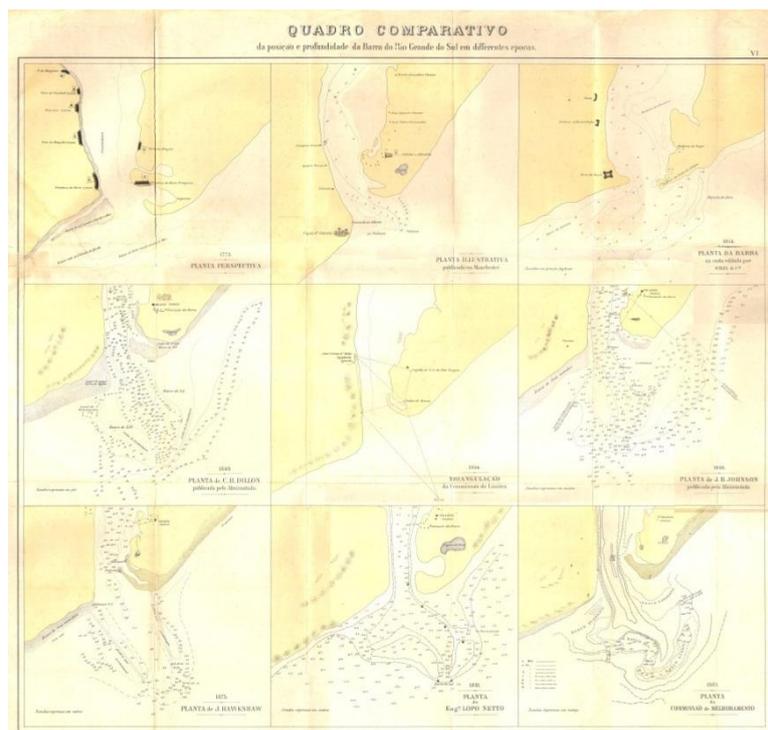


Figura 5 - Quadro Geral da Barra ao longo de todo século XIX, Companhia de Melhoramentos da Barra do Rio Grande - 1892. Fonte: Biblioteca Riograndense.

A retomada da questão se daria em 1890, com a formação da Comissão das Obras da Barra e do Porto do Rio Grande do Sul, a qual era repassada todos os recursos e atribuições de sua encarnação monárquica. No mesmo ano foi divulgada uma nota autorizando a execução das obras a custo da nação e firmado contrato com a Sociéte Anonyme Franco-Brésilienne de Travaux Publics para sua realização (idem),

A primeira década de governo republicano seria palco de diversas conturbações, políticas e econômicas, causando atrasos e dissentimentos com a empreiteira contratada, que viria a começar as obras apenas 1889, após uma longa batalha judicial sobre os termos do contrato (idem, 253-278). No meio tempo a possibilidade de Torres foi novamente aventada, incluindo uma representação da Associação Comercial de Porto Alegre, requisitando o abandono do projeto riograndino, e a construção de um porto artificial no Mampituba, em conjunto com uma ferrovia de ligação com a capital (idem, 270).

Entre percalços e dificuldades, cada grupo buscava seus próprios interesses, doe-se a quem doer.

A formação dos molhes se dava lentamente, devido a insuficiência das verbas destinadas pelo governo federal (idem, 278). A dissolução do contrato empurraria os trabalhos para dentro do século XX, e com a assinatura de um novo acordo se formaria a Compagnie Française du Port em 1908 (idem, 336). Eram previstos além dos molhes, um novo porto fora da cidade, e a realização de um imenso terrapleno (Figura 20) para aterrar todos os pântanos a leste da povoação (idem, 297).

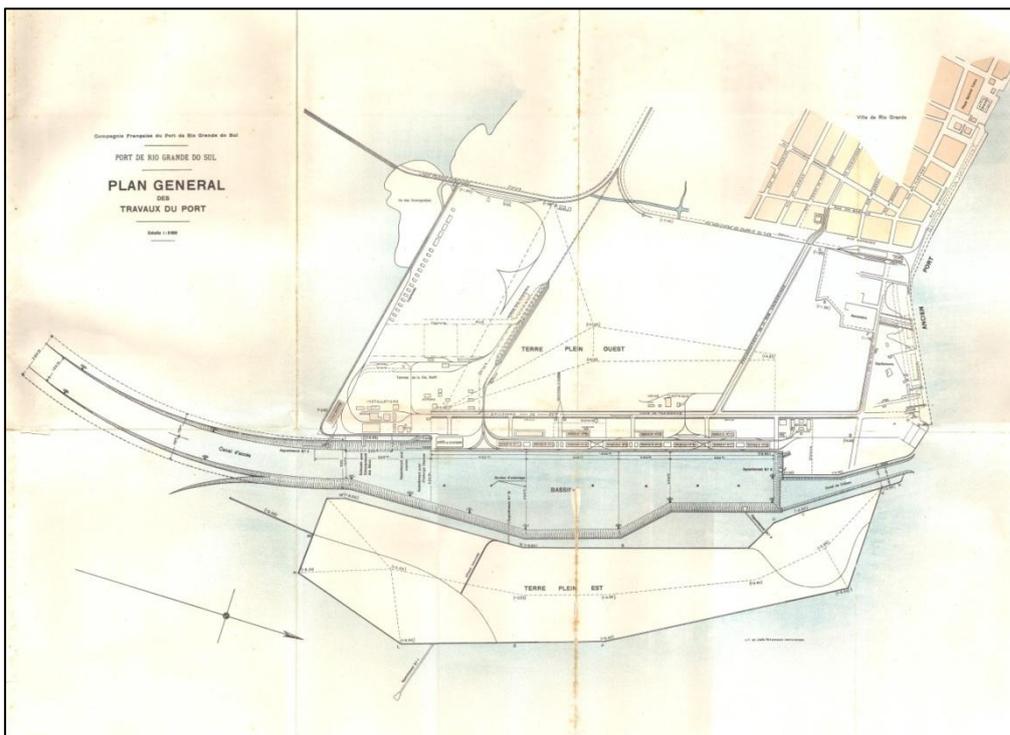


Figura 6 - Planta dos Planos Gerais de Trabalhos do Porto, da Compagnie Française du Port (s.d). É possível ver todo o projeto do novo porto e terrapleno, e sua ligação com a parte mais a leste da cidade. Fonte: Biblioteca Riograndense.

Para nova encampadora foram repassados diversos direitos, como o controle do cais e a jurisdição por obras de melhoramentos da navegação interna do Estado, muito contra os desejos das praças de Porto Alegre e Pelotas, que viam no acordo o fim de suas funções portuárias (idem, 368).

Seria somente em 1915, com a entrada do navio-escola Benjamin Constant que seriam inauguradas as instalações dos novos molhes e porto. As obras prosseguiriam com a construção do espaço a ser ocupado pelo Frigorífico Swift em 1917, e finalmente em 1923 a reforma do Porto Velho

fecharia a linha da costa próxima ao centro, barrando a visão e o acesso a água apenas aos trabalhadores portuários (Salvatori, 1989, 47).

Esse é o momento em que, ao repassar o grosso da operação naval para longe da cidade, e fechando sua antiga e tão esmerada visão a partir das águas, se encerra o ciclo de ligação direta entre a cidade e o transporte marítimo. A secular zona retroportuária do cais da Boa Vista se desfaz a sombra de armazéns e grades. E por mais irônico que seja, a situação acabaria empurrando gradualmente parte do poder e prestígio das mãos luso-descendentes e ligadas ao comércio para outros grupos, importantes mas antes secundários, ligados ao capital industrial. As fábricas, que eram um adendo poderoso e parte do plano geral, acabaram por consumir as atenções, e virariam ao longo da primeira metade do século XX o novo polo da cidade (Thiesen: 2011).

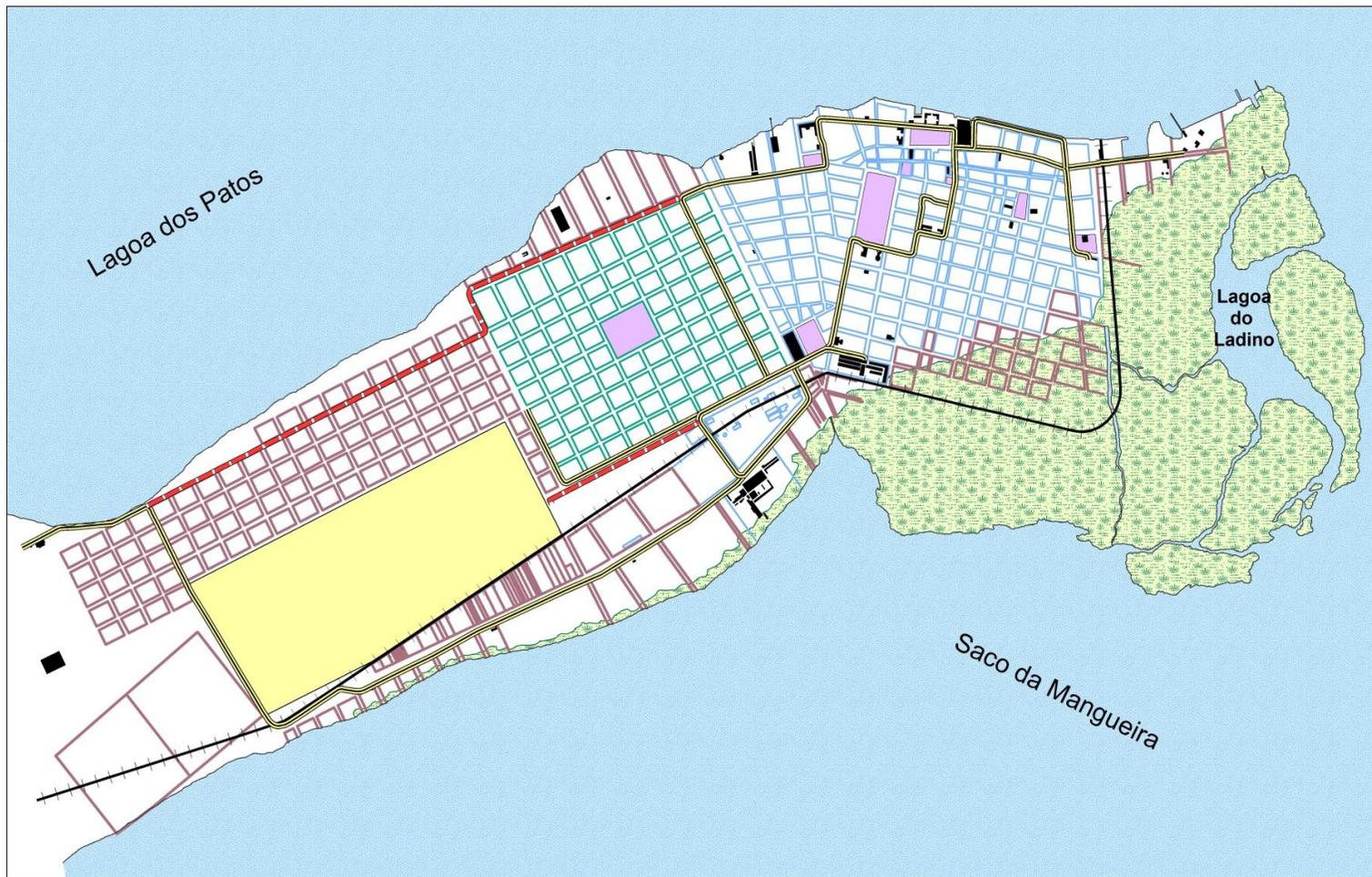


Figura 21 - O antes e o depois da construção dos armazéns do Porto Velho. Fonte: Fototeca Municipal de Rio Grande.

Durante esse período final de transformações, o urbanismo riograndino apenas concretizou as decisões passadas, e incluiu em seu projeto os mecanismos adequados para auxiliar nas obras da barra (Figura 22).

A Cidade Nova foi plenamente ocupada, com uma grande praça no centro do bairro, e uma nova extensão foi projetada em todos os terrenos livres da península. Em sua maior parte, os novos blocos seguiam o mesmo rígido esquema de quadras utilizado na construção de seu predecessor fora da linha de trincheiras. Mas aparentemente a municipalidade parecia desejar otimizar a ocupação dos terrenos, e alguns quarteirões receberam formas mais alongadas e retangulares, adaptando-se às duas margens da lagoa.

Representação das Edificações e Projeções de Construção da Cidade de Rio Grande no ano de 1904



0,75 0,375 0 0,75 Km

1 cm = 124 m

Legenda

— Cidade Velha — Cidade Nova — Projetado — Linha do Bonde em Construção — Linha do Bonde em Tráfego — Pântano — Estrada de Ferro — Terreno da Cia Hidráulica — Água — Praças

Sistema de Referência UTM, Datum WGS-84, zona 22S. Cidade do Rio Grande - RS.
Reconstrução atual do mapa já existente de 1904, mais com maiores detalhamento histórico.
Beatriz Farias e Taiane Portella, Junho de 2012.

Figura 22 - Mapa demonstrando o edificado e projetado em 1904. Cópia do original no anexo VII.

A linha de bondes foi prolongada de forma a costear o exterior da Cidade Nova, e cobrir em seu trajeto as principais áreas de desenvolvimento da povoação: o matadouro a oeste, e as duas principais fábricas, a Rheingantz e a Ítalo-brasileira, a zona do cais e o canteiro de obras do Porto Novo a leste.

As linhas em construção terminariam essas ligações, fechando também a circunscrição da Cidade Nova. De uma forma ou de outra, a maior parte da cidade, após a conclusão dos trabalhos, teria em suas proximidades acesso ao meio de transporte. A estrada de ferro também recebeu adendos, chegando até o sítio de implantação do Novo Porto, para permitir a chegada dos materiais de construção (Neves: 2008).

A infraestrutura recebeu diversos incrementos: a instalação da rede telefônica em 1885 (Relatórios da Câmara Municipal do Rio Grande: 1885); a expansão da repartição pública de limpeza no início do séc. XX, que cresceu em pessoal, estrutura e equipamentos, se incumbindo de recolher o lixo, preparar aterros, controlar animais vadios e limpar valas; a implantação da rede de coleta e tratamento de esgotos, captação de água e drenagens entre os anos de 1917 a 1924 (Weimer: 1992, 101-102); a formação de usinas elétricas para abastecimento do porto e da cidade, e por último, a troca dos bondes por tração animal por equivalentes elétricos em 1922 (Martins: 2004, 89).

Todo esse longo processo, mais de cem anos de obras, marcou uma crescente diferenciação da cidade perante o contexto nacional, enquanto se aproximava do ideal europeu de urbanismo. O termo “melhoramentos” , visto como uma forma cínica por muitas vezes utilizada como um estratagema para dar grandiloquência a pequenos gestos de modernização dentro um cidade essencialmente inalterada, como o caso do Rio de Janeiro do começo do século XX (Nobrega: 2012, 55), assumiu outro teor em Rio Grande.

Os trabalhos coordenados por Pereira Passos na capital federal pouco fizeram além de maquiagem a cidade maravilhosa com um verniz da *Belle Époque*, abrindo avenidas, saneando e tardiamente impondo novas posturas. A brutalidade com que as mudanças foram impostas, e seu caráter repentino e imperioso lutaram contra os planos do prefeito (Weimer: 1992, 93). A resultante

foi um arremedo tardio e desconjuntado inspirado na Paris de Hausmann, mas que pouco conseguiu se aproximar de seu modelo (Needell: 1993).

Mas se a modernidade do Rio de Janeiro tinha um sabor tropical e precisou esperar a República Velha para surgir fragmenta (Needell: 1993), em Rio Grande ela desembarcou ainda no Império, e como a própria cidade ainda hoje, foi soprada pelos ventos e impregnada do acre odor de sal do oceano.

A escala e o tempo foram aliados na empreitada, em um longo projeto que aos poucos foi alterando a cidade, e certificando-se de que as novas áreas não incorreriam nos mesmos erros do passado. O processo gradual, ao invés de uma súbita ruptura, garantiu o sucesso dos “melhoramentos” riograndinos em modificar profundamente toda a malhar urbana e seu aparelhamento.

Ao mesmo tempo, o urbanismo de Rio Grande emprestava à materialização da paisagem citadina duas das características mais contundentes da modernidade: o projeto e as considerações precedendo cuidadosamente os atos, e o controle das forças naturais, ao invés de por elas ser controlado. Parte dos mecanismos utilizados para construção da imagem, o planejamento detalhado e cuidadoso, e as intervenções como a remoção das areias, o calçamento, a formação de uma nova linha de costa, os aterros e etc., atendiam ao mesmo tempo um dos pré-requisitos para sua própria existência dentro do que era entendido como uma cidade moderna.

Toda ação não era para menos. Ao contrário das capitais, da província e da nação, a importância de Rio Grande não se via garantida simplesmente por sua existência. A vocação marítima não existia em verdade, com um porto mal localizado e constantemente assolado por imprevistos. A justificativa deveria ser marcada de outra forma, e a alteridade perante os pares brasileiros, ao mesmo tempo que se aproximava das contrapartes atlânticas, foi o meio encontrado de alterar a percepção que a cidade causava.

A substância do ambiente aonde a esquadra de Silva Paes viria a fundar Rio Grande, ou seja, o espectro de possibilidades oferecidas, desencorajava de antemão o comércio marítimo, quando comparada com as oportunidades oferecidas por outros espaços, até a poucas léguas, do outro lado do canal.

Antes de ser uma escolha, a busca pelas novidades, pela constante mudança e velocidade, tão caras aos tempos modernos, era uma necessidade. Não houve uma transliteração direta dos motivos pregados pelas reformas desenvolvidas no além-mar. Acredito que, em certa medida, as ideias que movimentavam estas obras também estimulavam os trabalhos realizados naquela cidade perdida nas imensidões arenosas à beira da Lagoa dos Patos, mas antes de tudo procuravam justificar o próprio projeto de poder das elites residentes, tanto no contexto regional, quanto nacional e internacional.

Existem, a grosso modo, três categorias de cidades quanto ao seus padrões formais de funcionamento e transformação, ou seja, como a materialização da paisagem urbana se desenvolve de acordo com as intenções e interesses de seus habitantes, enquanto estes se engajam dinamicamente com os potenciais inerentes do ambiente aonde se encontram inseridos: orgânicas, práticas e cósmicas (Barros: 2007, 23-24).

Já vimos o modelo orgânico: são os centros que se originam e crescem de maneira mais aberta, adaptando-se ao terreno e às situações, absorvem as condições ao invés de forçá-las no sentido contrário. Seu traçado se organiza muito mais para atender o dia a dia de seus habitantes do que um planejamento previamente estabelecido. Práticas são urbes que se expandem e desenvolvem conforme suas necessidades materiais, alteram as condições do ambiente conforme vão adicionando novas partes e reconfigurando as antigas de acordo com conceitos norteadores que vão se transliterando com o passar dos anos. E por último, cósmicas são povoações erigidas em razão de algum sentido mítico ou desenho preconcebido, imposto de dentro para fora por uma ideia base, consoantes com uma representação pretendida de antemão e específica. Seu traçado carrega explicitamente mensagens intencionais, elas foram feitas para materializar significados claramente compreensíveis ao observador que as percebe e percorre seu interior. O entorno da cidade é intencionalmente procurado para favorecer essas condições, ou alterado para tanto (idem).

. A Rio Grande que despontou o século XIX ainda era uma estrutura organicamente organizada, cedendo espaço para as areias e a vida cotidiana

de seus habitantes, por vielas e ruas mal alinhadas, quadras descompassadas e limites flexíveis. Conforme a necessidade apresentou um dilema a ser resolvido, acredito que a resultante foi uma amálgama entre o modelo prático e o cósmico.

A visão prática era ao mesmo tempo motivo e instrumento. Não pretendo negar o interesse de linhas de bonde como meios fáceis de transporte e colocá-los em um patamar de simples adorno. Mas, acredito que o imenso interesse em aplicar técnicas e condições discrepantes com o contexto nacional aonde Rio Grande estava inserida demonstra um além do deslumbramento pelas facilidades da sociedade industrial mecanizada. O ambiente foi sendo alterado não só pelos incômodos que trazia, mas por sua incoerência com a paisagem procurada, algo que aplicados os devidos esforços, era possível dentro do seu potencial latente.

Nesse esforço, a imagem urbana foi sendo reformulada baseada em um esquema que se direcionava cada vez mais em função de ideias e interesses ao invés de pessoas, mas que essencialmente, era transformada buscando repassar uma mensagem: somos modernos.

E é entre as rochas dos molhes e domínio das águas, com uma nova fase se descortinando no horizonte, que minha história se encerra.

Conclusão: Para onde vão as palavras

“São as perguntas que não sabemos responder que mais nos ensinam: Elas nos ensinam a pensar. Se você dá uma resposta a um homem, tudo que ele ganha é um fato qualquer. Mas, se você lhe dá uma pergunta, ele procurará suas próprias respostas” Patrick Rothfuss - *O temor do sábio* (2011).

Se a “modernidade veio a bordo”, utilizando as palavras de um amigo e colega, logo ela logo se instalou e virou nativa, passando a mirar a lagoa ansiosa, orgulhosa de si mesma e pronta para demonstrar seu valor.

A acumulação de recursos, financeiros e políticos, através do contrabando e das primeiras décadas da produção pecuária, e a formação de motivos, por razões históricas e ambientais, fomentaram as condições propícias para o planejamento, detalhamento e desenvolvimento do esquema precoce de obras organizado pela Intendência Municipal para reformular a paisagem urbana da cidade. Pautados na necessidade de se reafirmar e sustentar sua posição enquanto grande mercado do Brasil Meridional, em meio a uma barra impraticável e pressões externas de grupos com interesses antagonizantes, a municipalidade e seus apoiadores, na forma da elite comercial, não economizaram forças e divisas no seu projeto urbanístico.

No decorrer desse processo, acredito que construção de uma Rio Grande modernizada reformulou diversas vezes não só as casas, ruas e calçadas, mas também a população, seu contingente e a forma como estes se representavam e entendiam o mundo ao seu redor. De exilados entre as agruras de um litoral agreste até vanguardistas de práticas e ideias, lutando pela continuidade de um porto e a vitória de seus interesses perante adversidades e forças contrárias, certamente um longo trajeto foi percorrido.

Fazendo um balanço final, creio que minha história mais do que demonstrar uma singularidade da trajetória urbana riograndina, serve mais como exemplo da necessidade de sempre se olhar mais de perto os fenômenos sociais e culturais dentro de contextos específicos. Fugir do padrão “Belle Epóque carioca” não deve ter sido uma exclusividade das paragens meridionais à beira do Rio da Prata, basta que procuremos deixar as generalizações de lado e esmiunçar as histórias locais de cada centro.

Tento me convencer ao final de tantas páginas, que assim como outros trabalhos antes do meu, deixei algo para trás para os que continuarão nas pesquisas

dentro do tema de Rio Grande. É nesse sentido que busquei elencar anos de fontes e informações dentro de meu trabalho, sob a pena de exagerar por sobrecarga, tentando repassar dados que, de outra forma, talvez, acabassem esquecidos dentro de ideias não utilizadas e postas de lado.

Se existe algo como herança intelectual, a minha não é feita de pilhas de informações e uma interpretação, e sim perguntas não respondidas. Principalmente as direcionadas a entender os efeitos nocivos que um projeto de ordenação e poder unilateral, coordenado pelo poder público e com apoio de grupos poderosos a ele ligados, devem ter trazido ao longo destes mais de cem anos de transformações. Certamente direitos foram desconsiderados, negligenciados e os custos em capital humano foram maiores do que alguns milhares de contos de réis.

A epopeia da Rio Grande modernizada não acaba aqui, e muito ainda precisa ser dito sobre os que não foram ouvidos. Em parte, essas vozes se mostram em trabalhos que estão sendo concluídos concomitantemente com este. Mas outros virão, e espero que possamos um dia mostrar um lado não tão lisonjeiro desse fenômeno particular.

Referências Bibliográficas:

ANDRADE LIMA, T. El huevo de la serpiente: una arqueología del capitalismo embrionario en el Rio de Janeiro del siglo XIX. In: Andrés Zarankin; Félix A. Acuto. (Org.). Sed non satiata: teoría social en la Arqueología latinoamericana ciontemporánea. Buenos Aires: Ediciones del Tridente, 1999.

BAKOS, Margareth Marchiori. Municipalização e endividamento: características da administração pública municipal de Porto Alegre, de 1897 a 1937. In: WEIMER, Günter (org). Urbanismo no Rio Grande do Sul. Editora Universitária da UFRGS. Porto Alegre, 1992.

BARROS, J. Cidade e História. Editora Vozes, Petrópolis. 2007.

BLOT, M. L. B. H. P. Os portos na origem dos centros urbanos – Contributo para arqueologia das cidades marítimas e flúvio-marítimas em Portugal. Instituto Português de Arqueologia, Lisboa. 2003.

BRUNEAU, P., BALUT, P. Artistique et Archéologie. Mémoire d'Archéologie Générale. nº 1 –2. Paris, Presses de l'Université de Paris-Sorbone. pp. 37 –44. 1997

BURKE, P. A história dos acontecimentos e o renascimento da narrativa. In: Burke, Peter (Org) A escrita da História. Editora Uniespe, São Paulo. 2001.

CARPINTÉRO, Marisa Varanda T. A construção de um sonho: os engenheiros-arquitetos e a formulação da política habitacional no Brasil. Editora Unicamp, Campinas. 1997.

CAVENAGHI, A. J. . O território paulista e sua representação cartográfica e iconográfica durante o século XIX: análise de uma herança cotidiana. Anais do Museu Paulista, v. 14, p. Editora do Museu Paulista, São Paulo, 2006.

CONOLLY, J. e LAKE, M. Geographical Information Systems in Archaeology. Cambridge, Cambridge University Press, 2006.

COPSTEIN, R. Evolução urbana do Rio Grande. Revista do Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Sul. Porto Alegre (122), 1982. CESAR, G. Contrabando no sul do Brasil. Editora da UCS. Porto Alegre, 1978.

COWGILL, G. L. "Rationality" and contexts in agency theory. In: DOBRES, Marcia- Anne e ROBB, John (Org). Agency in archaeology. Routledge, Londres. 2000.

D'AGOSTINO, M. H. As primícias da ordem. In: SOUZA, C. F. Imagens Urbanas: Os diversos olhares na formação do imaginário urbano. Editora Ufrgs. Porto Alegre, 2008.

DAWDY, S. L. Clockpunk anthropology and the Ruins of Modernity In: Current Antrpology, Vol. 51, No. 6. Chicago University Press. Chicago, 2010.

DESCARTES. R. Discurso do método. LP&M. Porto Alegre, 2004.

DODE, M. Fazer-me um cortiço debaixo das janelas...!: os cortiços na paisagem urbana oitocentista. Monografia de conclusão de curso. Bacharelado em Arqueologia. FURG. Rio Grande, 2012.

DOEFFINGER, D. The Magic of Digital Printing. [S.l.]: Lark Books, Londres. 2005.

HENRY, J. A Revolução Científica. Jorge Zahar Ediotora, Rio de Janeiro. 1998.

HODDER, I. e HUTSON, S. Reading the past: Current Approaches to Interpretation in Archaeology. Cambridge University Press, Cambridge 2003.

LYNCH, K. A imagem da cidade. Martins Fontes Editora. São Paulo, 2010.

MARTINS, S. F. A constituição espacial de uma cidade portuária através dos ciclos produtivos industriais: o caso do município de Rio Grande (1874-1970). Estudos Urbanos Regionais, V. 6 , N. 1 / maio 2 0 0 4.

MARTINS, S. F. Frisches industrielles no extremo sul do Brasil: uma análise sobre o caso da cidade do Rio Grande/RS. In: IX Colóquio de Geocrítica, 2007, Porto Alegre. IX Colóquio de Geocrítica <http://www.ub.es/geocrit/9porto/9porto-1.htm>. Barcelona/Espanha : Seção: Herencia histórica y conservación del patrimonio, v. p. 1-16, 2007.

MUMFORD, L. A cidade na história. Martins Fontes Editora. São Paulo, 2004.

NEEDELL, J. D. Belle Époque Tropical. Companhia da Letras, São Paulo, 1993.

NEVES, F. A; Porto e Barra do Rio Grande: História, memória e cultura portuária. Corag. Rio Grande, 2008.

NOBREGA, F. Ao sul do mar também é pampa – sensibilidades de verão na Villa Sequeira, Rio Grande/RS (1884/1892). Dissertação de mestrado Programa de Pós-graduação em História, Ufrgs. Porto Alegre, 2012.

PAULITSCH, V. Rheingantz: uma vila operária em Rio Grande - RS. Dissertação (Mestrado em História da Arte e da Cultura). Campinas: UNICAMP, 2003.

OLSEN, B. In Defense of Things. Altamira Press, London, 2010.

RICUPERO, Rubens. O problema da Abertura dos Portos. Instituto Fernando Braudel de Economia Mundial. Disponível em: <http://pt.braudel.org.br/noticias/arquivos/downloads/o-problema-da-abertura-dos-portos.pdf>. Acessado em: 20 de Agosto. 2012

ROSA, Luiz A. S. Do cais de pedra a torre do relógio. Anais do I Encontro do PAS, Piriápoles, 2010.

ROSSI, P. O nascimento da ciência moderna na Europa. EDUSC. São Paulo, 2003.

SALVATORI, Elena. *et al.* Crescimento horizontal da cidade do Rio Grande. Revista Brasileira de Geografia. v. 51, n. 1, p. 27-71. Rio de Janeiro: IBGE, 1989.

SENATORE, M. X. Arqueología e Historia em la Colonia Española de Flordidablanca. Editora Teseo. Buenos Aires, 2007.

SOARES, V. L. D. Melhorias e reformas na urbanização da cidade do Rio Grande Imperial (1835-1889). Monografia de Conclusão de Curso. Bacherelado em Geografia, FURG. Rio Grande, 2002.

QUEIROZ, M. B. A vila do Rio Grande de São Pedro: 1737-1822. Editora da Furg, Rio Grande, 1987.

THIESEN, B. V. As paisagens da cidade: arqueologia da área central de Porto Alegre do século XIX. Dissertação de mestrado. Programa de pós-graduação em História. PUC/RS. Porto Alegre, 1994.

THIESEN, B. V. .A cidade com vista para o mar: arqueologia das paisagens urbanas do Rio Grande do século XIX. XIV Congresso da SAB, 2007.

THIESEN, B. V. Diagnóstico Arqueológico na Área do antigo Jockey Club, a ser diretamente impactada pela instalação de um complexo imobiliário multiuso, no município do Rio Grande, RS. 2010.

THIESEN, B. V. . Invisibilidade, Memória e Poder: a identidade imigrante e a construção da paisagem da cidade, Rio Grande, RS. Métis (UCS), v. 16, p. 219-231, 2011.

TOCCHETTO, F. B. Fica dentro ou joga fora? Sobre práticas cotidianas em unidades domésticas na Porto Alegre Oitocentista. Tese de doutorado. Programa de Pós-graduação em História, PUC/RS. Porto Alegre, 2004.

TORRES, L. H. Alfândega do Rio Grande: Fundamentos Históricos e Edificações. Biblos, vol 17; Rio Grande, 2005.

TORRES, R. O. "... e a modernidade veio a bordo: Arqueologia histórica do espaço marítimo oitocentista na cidade do Rio Grande/RS. Dissertação de Mestrado. Programa de Pós-graduação Memória e Patrimônio. Ufpel, Pelotas, 2010.

TORRES, R. O. . Navios, mercadorias, pessoas e propósitos da cidade do Rio Grande oitocentista.. In: Fábio Vergara Cerqueira; Francisca Ferreira Michelin; Maria Letícia Mazzucchi Ferreira. (Org.). Educação para o Patrimônio em Estudo Interdisciplinares. Pelotas: Editora e Gráfica Universitária - UFPel, v. , p. 170-180, 2009.

THOMAS, J. Archaeology and Modernity. Routledge. Londres, 2006.

THOMAS, J. Time, culture and identity. Routledge. Londres, 1996.

VIANNA, Lauro de Brito. A Cidade, o Porto e a Barra de São Pedro do Rio Grande do Sul. Editora da Furg, Rio Grande. 2007.

WEIMER, Günter. A política sanitária como diretriz de planejamento na República Velha Gaúcha. IN: WEIMER, Günter (org). Urbanismo no Rio Grande do Sul. Editora Universitária da UFRGS. Porto Alegre, 1992.

YOUNG, P. A. The Archaeologist as Storyteller: How to Get the Public to Care about What You Do. In: SAA Archaeological Record, Vol. 3, No.1. Washington, 2003.

PESAVENTO, S. J. A cidade maldita. In: SOUZA, C. F. Imagens Urbanas: Os diversos olhares na formação do imaginário urbano. Editora Ufrgs. Porto Alegre, 2008.

SANTOS, Y. L. Autonomia escrava na formação do Estado nacional brasileiro. O caso de morar sobre si no Rio de Janeiro. In: Almanack Braziliense.No.6. São Paulo, 2007.

SOUZA, C. F. Construindo o espaço da representação: ou o urbanismo de representação. In: SOUZA, C. F. Imagens Urbanas: Os diversos olhares na formação do imaginário urbano. Editora Ufrgs. Porto Alegre, 2008.

SCHMACHTENBERG. R. Código de Posturas e Regulamentos: Vigiar, Controlar e Punir. Anais IX Encontro Estadual de História – ANPHU/RS. Ufrgs, 2008.

Fontes primárias:

BLUNT, J. Shipmaster's assistant and commercial digest: for merchants, owners and masters of ships. Nova York: Wiley & Putnan, 1846.

CANSATT, O. Brasil: terra e gente – 1871. Senado Federal. Brasília, 2002.

CHAVES, A. J. G. Memórias econômico-políticas sobre a administração pública do Brasil. Porto Alegre: ERUS, 1978.

EU, Conde d'. Viagem Militar ao Rio Grande do Sul. Belo Horizonte, Editora Itatiaia/Editora Universidade de São Paulo, 1981.

DREYS, N. Notícia descritiva da Província de Rio Grande de São Pedro do Sul. Instituto Estadual do Livro. Porto Alegre, 1961.

ISABELLE, A. Viagem ao Rio Grande do Sul. Martins Livreiro Ed. Porto Alegre, 1983.

LOPES NETO, J. S. Revista do 1º Centenário de Pelotas, p.109-116, Nº 7/8. Museu da Biblioteca Publica de Pelotas, Pelotas. 1912.

LUCCOCK, J. Notas sobre o Rio de Janeiro e partes meridionais do Brasil. EDUSP Livraria Itatiaia Editora LTDA, 1975.

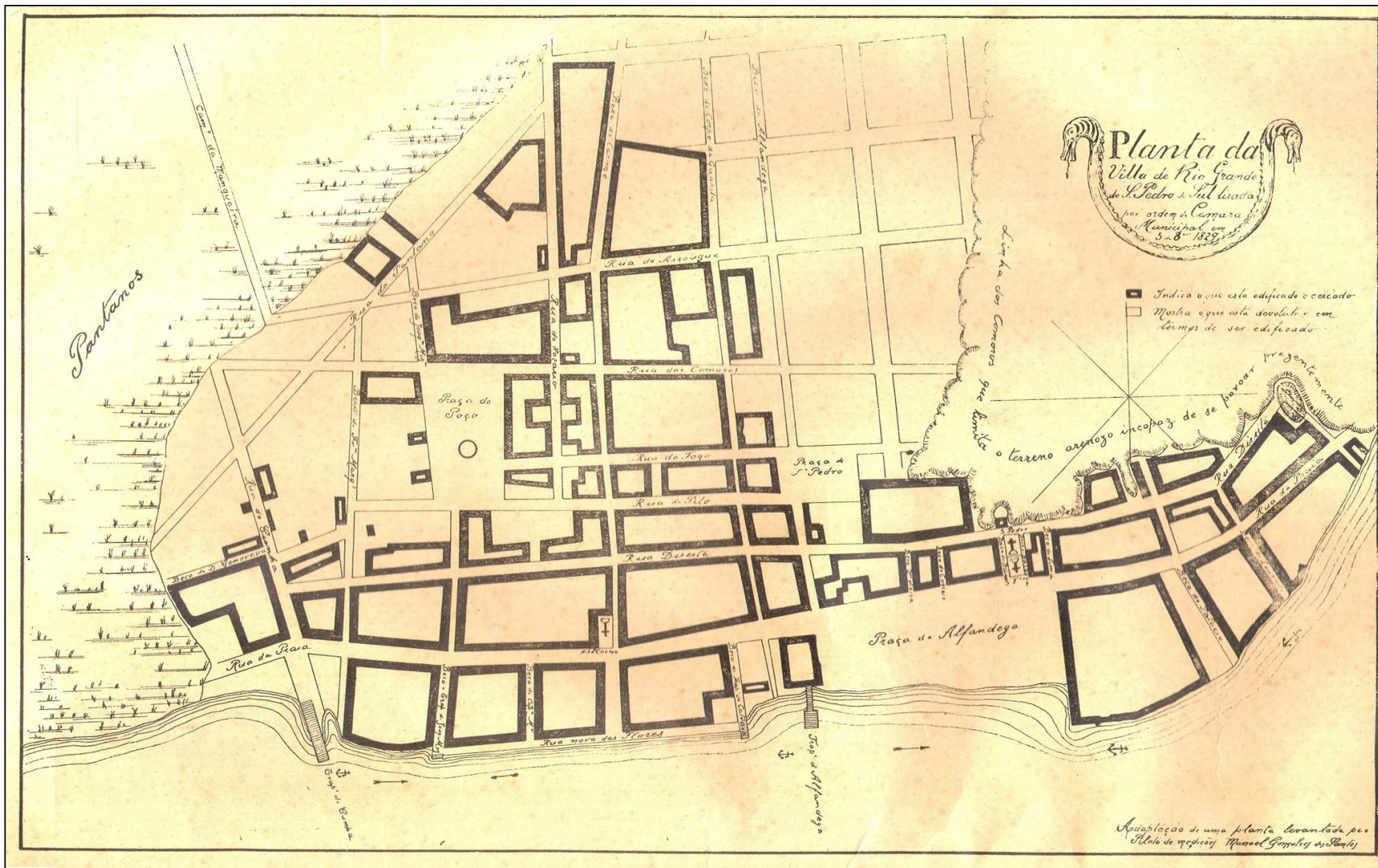
Relatórios da Câmara Municipal do Rio Grande para o Legislativo Provincial. Anos consultados 1847-1903.

SAINT-HILAIRE, Auguste de. Viagem ao Rio Grande do Sul. Editora Itatiaia. Belo Horizonte. 1974.

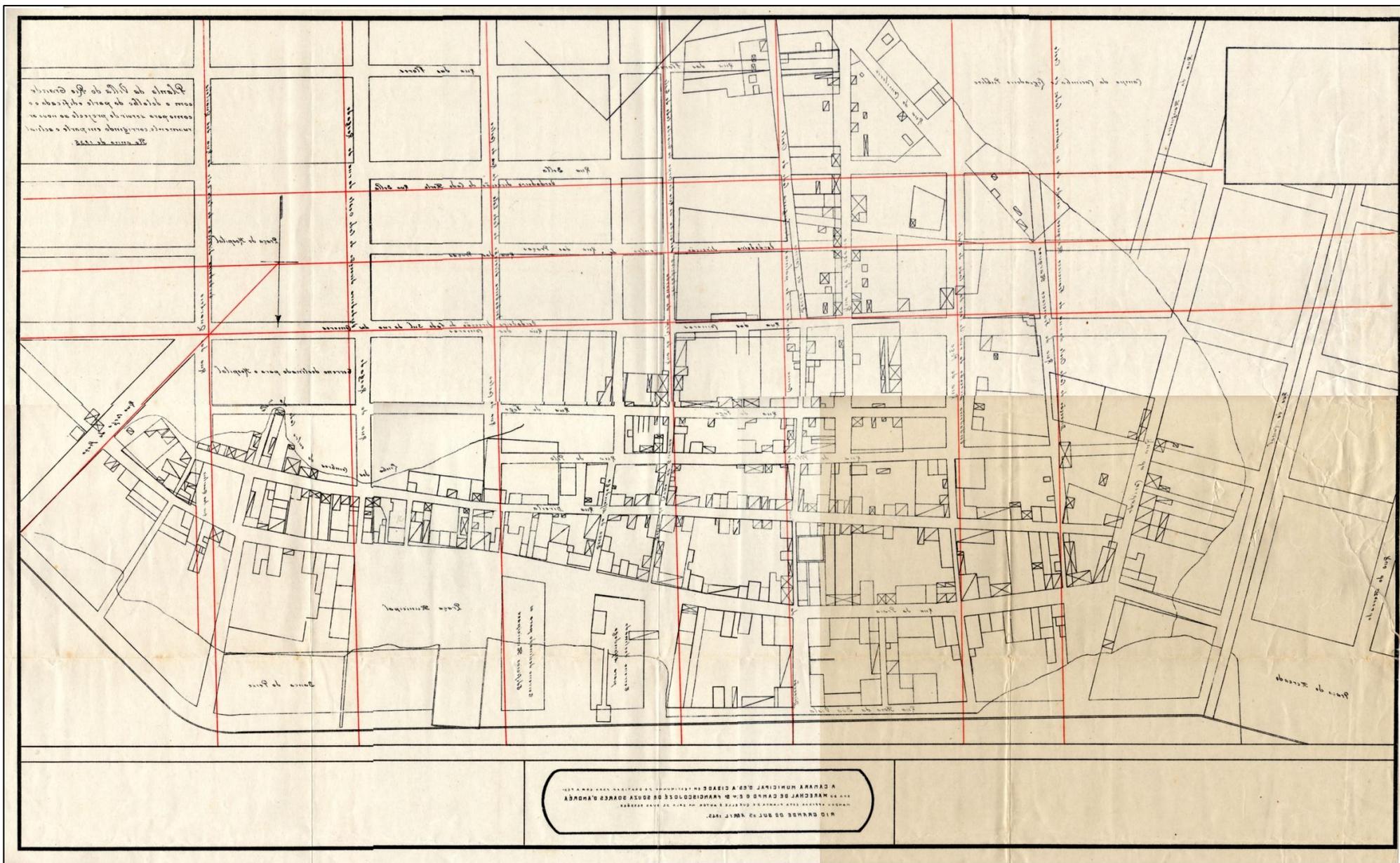
SMITH, Herbert. H. Do Rio de Janeiro a Cuyabá. Companhia Melhoramentos de São Paulo. São Paulo, 1922.

YOUNG JR. A. Annual Report on Foreign Commerce for the year ended september 30, 1866. Department of State of the United States of America. Government Printing Office. 1867

[United States. Dept. of Commerce and Labor. Bureau of Statistics. Monthly US consular and trade reports.](#) Volume 35. [United States. Bureau of Manufactures](#) . Washington, 1890.



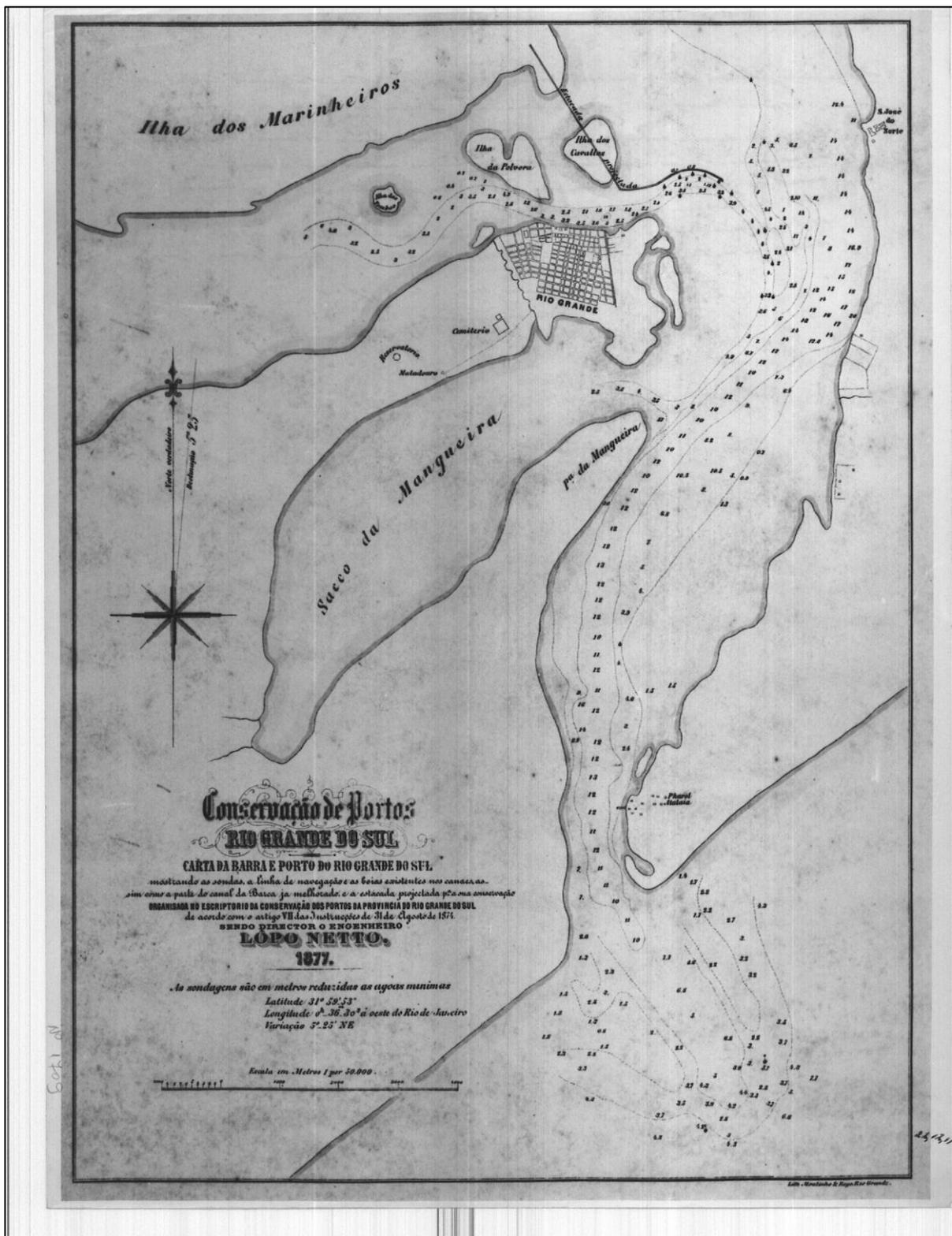
Anexo 1 - Planta da Vila de Rio Grande de São Pedro (1829). Fonte: Biblioteca Riograndense



Anexo 2 - Planta da Villa do Rio Grande com o detalhe da parte edificada e como para servir de projeto para o novo arruamento, corrigindo em parte o atual (1835-1845). Fonte: Biblioteca Riograndense



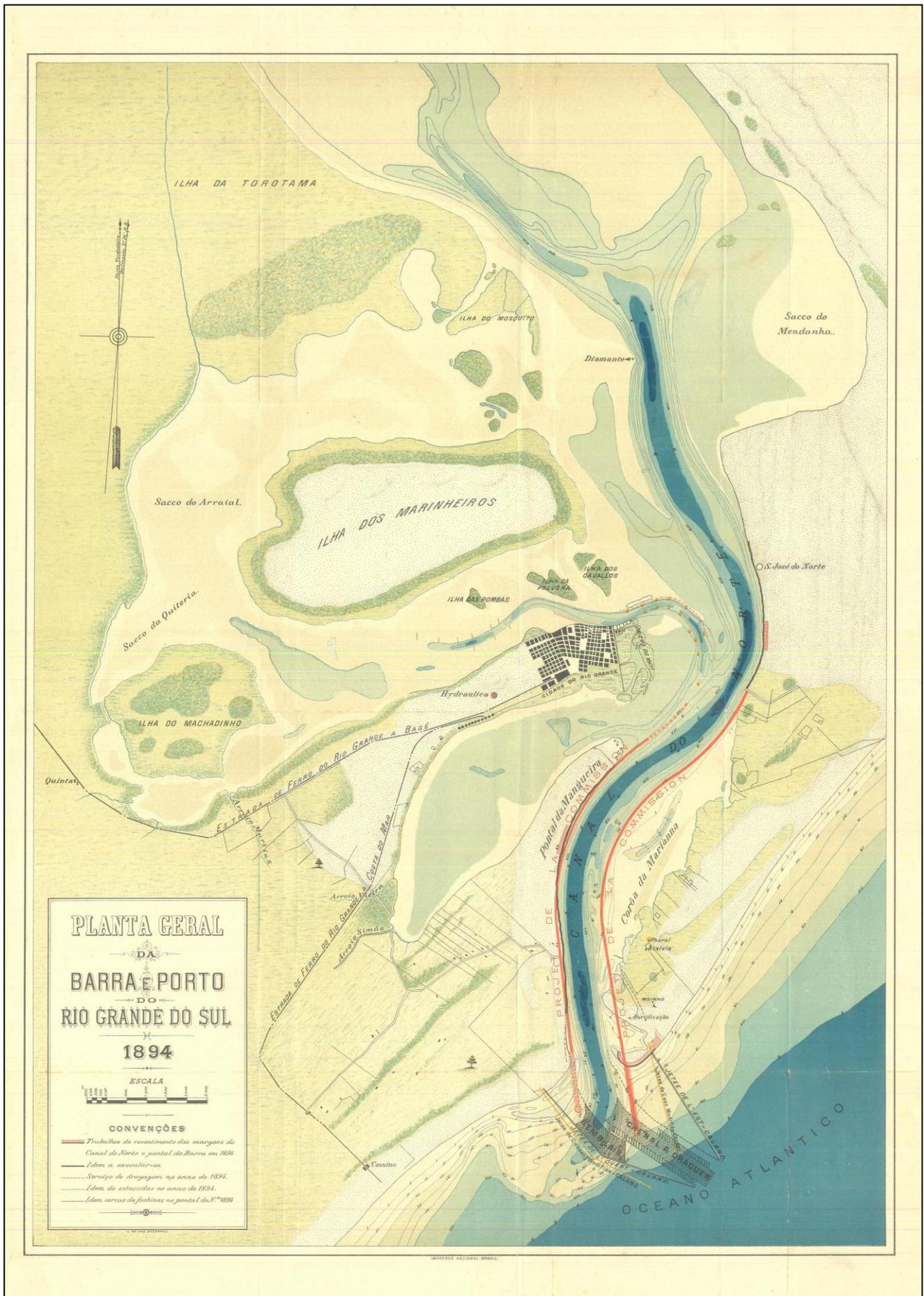
Anexo 3 - Planta do Logradouro da Cidade do Rio Grande (1871). Fonte: Biblioteca Riograndense



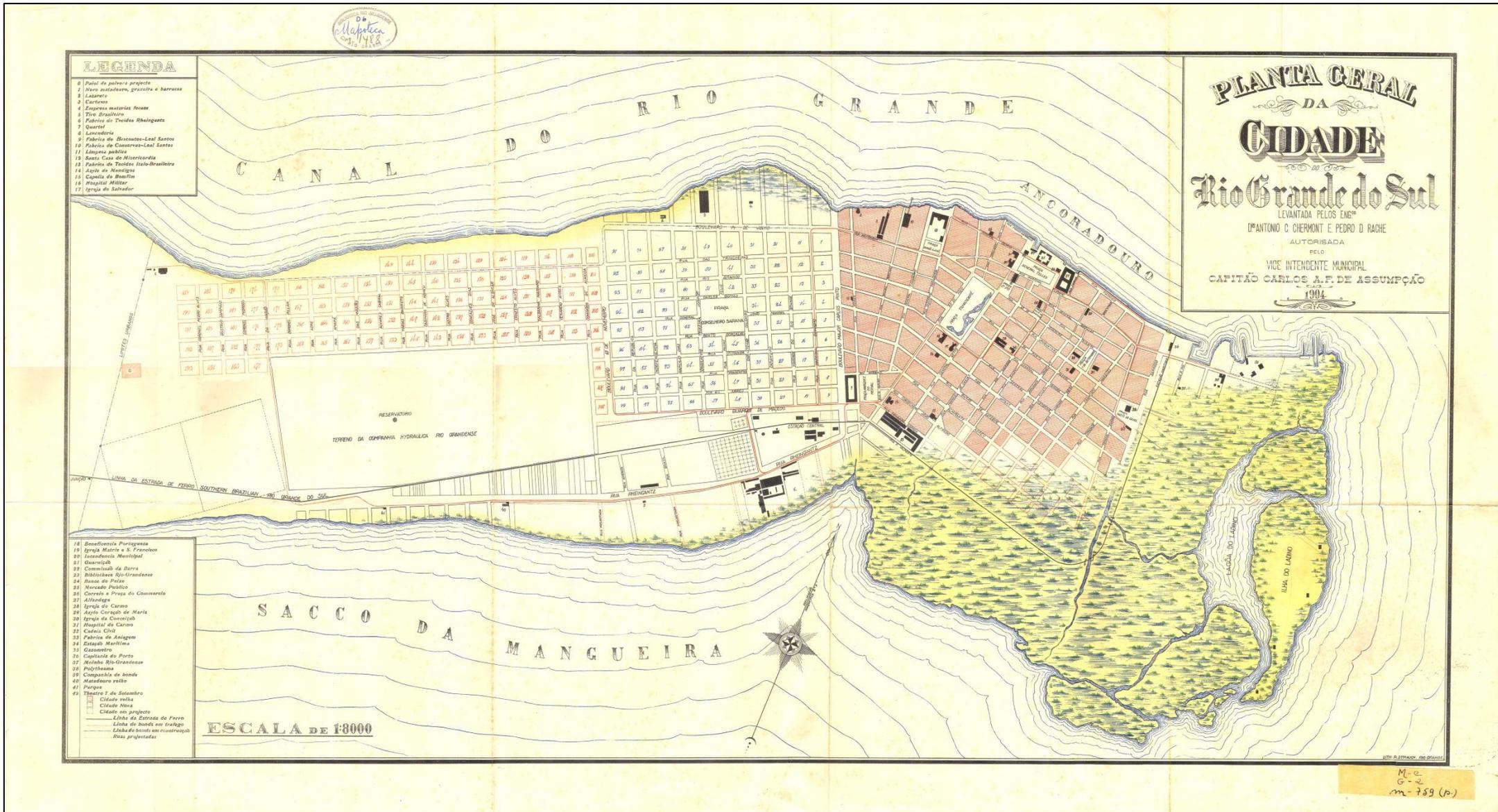
Anexo 4 - Carta da Barra e Porto do Rio Grande do Sul (1877). Fonte: Acervo Histórico do Porto de Rio Grande



Anexo 5 - Lampiões da Cidade do Rio Grande (1892). Fonte: Instituto Histórico-Geográfico do Rio Grande do Sul.



Anexo 6 - Planta Geral da Barra e Porto do Rio Grande do Sul (1894). Fonte: Biblioteca Riograndense.



Anexo 7 - Planta Geral da Cidade do Rio Grande do Sul (1904). Fonte: - Planta Geral da Barra e Porto do Rio Grande do Sul (1894). Fonte: Biblioteca Riograndense.