

PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DO RIO GRANDE DO SUL
FACULDADE DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA

MARCELO DOS SANTOS LAZZAROTTI

ARQUEOLOGIA DA MARGEM

PORTO ALEGRE: A FORMAÇÃO DE UMA CIDADE PORTUÁRIA
(DO SÉCULO XVIII A MEADOS DO SÉCULO XIX)

Porto Alegre

2013

MARCELO DOS SANTOS LAZZAROTTI

ARQUEOLOGIA DA MARGEM

PORTO ALEGRE: A FORMAÇÃO DE UMA CIDADE PORTUÁRIA
(DO SÉCULO XVIII A MEADOS DO SÉCULO XIX)

Dissertação apresentada como
requisito parcial para obtenção do
grau de Mestre em História, Área
de Concentração em Arqueologia.

Prof. Dr. Arno Alvarez Kern
Orientador

Porto Alegre
2013

L432a

Lazzarotti, Marcelo dos Santos

Arqueologia da margem: Porto Alegre: a formação de uma cidade portuária (do século XVIII a meados do século XIX). / Marcelo dos Santos Lazzarotti. – Porto Alegre, 2013.

309 f.

Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-Graduação em História, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, PUCRS.

Orientador: Prof. Dr. Arno Alvarez Kern

1. Porto Alegre – História. 2. Arqueologia – Porto Alegre. 3. Arqueologia – Pesquisas. 4. Arqueologia Urbana. 5. Arqueologia Marítima. I. Kern, Arno Alvarez. II. Título.

CDD 981.651

CDD 913.031

Ficha elaborada pela bibliotecária Anamaria Ferreira CRB 10/1494

MARCELO DOS SANTOS LAZZAROTTI

ARQUEOLOGIA DA MARGEM

PORTO ALEGRE: A FORMAÇÃO DE UMA CIDADE PORTUÁRIA
(DO SÉCULO XVIII A MEADOS DO SÉCULO XIX)

Dissertação apresentada como
requisito parcial para obtenção do
grau de Mestre em História, Área
de Concentração em Arqueologia.

Aprovada em ___ de março de 2013.

BANCA EXAMINADORA

A Neide, Nelson, Fábio e Itália,
minha família que sempre me
apoiou, estando ao meu lado.
E a Vivian, minha noiva, pela
paciência e incentivo.

AGRADECIMENTO

Primeiramente quero agradecer ao Programa de Pós-Graduação em História da Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul e a CAPES por terem concedido a bolsa integral de estudos, sem a qual seria inviável o desenvolvimento da pesquisa.

Agradeço ao meu orientador, Professor Dr. Arno Álvarez Kern, por ter aceito esta tarefa, pelas conversas sobre o tema e indicações de leituras.

Ao Dr. Fernando Bava de Camargo, pela solicitude em fornecer textos sobre arqueologia marítima, os quais foram indispensáveis para o desenvolvimento da dissertação. Também pelo fato de a leitura de sua tese sobre a cidade portuária de Cananéia ter me instigado a abordar a história portuária da cidade de Porto Alegre.

Devo gratidão especial ao arqueólogo Alberto Tavares Duarte de Oliveira, pela amizade, incentivo incessante, pelos conhecimentos sobre arqueologia e fundamentalmente por ter-me oferecido a oportunidade de trabalhar no campo da arqueologia.

Também, sou grato à arqueóloga Fernanda Bordin Tocchetto, pelo incentivo, dicas e ajuda, indispensáveis ao desenvolvimento de meu projeto de mestrado.

Ao colega de pós-graduação, Gilson Leone, pela amizade.

Aos meus colegas de trabalho e amigos, Daniel Minossi e Clóvis Leandro, pelo companheirismo, que tornava as longas horas de acompanhamentos arqueológicos sob o sol escaldante tarefa leve, e mesmo pelas conversas descontraídas, divertidas. Igualmente agradeço a todos os demais colegas com quem trabalhei nestes sete anos de arqueologia, colegas que se tornaram meus amigos. Em especial ao Avelino e ao Eduardo, amigos que foram companheiros na longa empreitada de escavação no Centro Cultural da Santa Casa, a qual rendeu muitas lembranças divertidas.

A minha noiva Vivian por seu incentivo e paciência

E, em especial, a minha família. A minha mãe Neide, mãe exemplar; ao meu pai Nelson, pela amizade e a quem sou grato por ter me tornado gremista; a minha avó Itália, avó que todos queriam ter; e a meu irmão Fábio, que além de irmão é meu melhor amigo e exemplo para mim.

Sou, extremamente, grato a minha madrinha Marileide por ter feito a correção do texto.

Um pouco de água, e tudo se anima...

Fernand Braudel

RESUMO

Porto Alegre, cidade que nasceu a partir de um porto e se desenvolveu em íntima relação com as atividades de navegação, teve sua orla transformada ao longo dos séculos XVIII e XIX por essas atividades; as quais deixaram, sob as camadas de aterro, concreto e asfalto da cidade atual, vestígios materiais que testemunham aspectos do cotidiano portuário de uma cidade que não mais existe. A presente dissertação tem como foco de estudo a constituição e as transformações por que passou a área portuária da cidade de Porto Alegre do século XVIII a meados do século XIX. O estudo busca, através do cotejamento das informações obtidas em pesquisas arqueológicas e das informações obtidas em fontes documentais escritas e iconográficas, desvelar as modificações físicas por que passou o litoral da cidade e as atividades que condicionaram essas modificações.

Palavras-chave: Arqueologia Urbana. Arqueologia Marítima. Orla. Porto. Navegação.

ABSTRACT

Porto Alegre, a city that grew out of a port and developed in close relationship with the browsing activities, had turned its edge over the eighteenth and nineteenth centuries by those activities, which left under layers of landfill, concrete and current city asphalt, material traces that witness the everyday aspects of a port town that no longer exists. This dissertation focuses on the study of the constitution and the transformations undergone by the port area of the city of Porto Alegre eighteenth century to the mid nineteenth century. The study seeks, through the intersection of information obtained in archaeological research and information obtained in documentary written and iconographic sources, reveal the physical changes undergone by the coast of the city and the activities that conditioned these changes.

Keywords: Urban Archaeology. Maritime Archaeology. Orla. Porto. Navigation.

ÍNDICE DE ILUSTRAÇÕES

Figura 01 – Perfil estratigráfico de intervenção (RS-JA-05).	36
Figura 02 - Gráfico de quantificação dos vestígios coletados (RS-JA-05).	38
Figura 03 - Fotografia da lateral oeste da Doca das Frutas (RS-JA-19).	40
Figura 04 - Perfil estratigráfico de intervenção (RS-JA-19).	41
Figura 05 - Localização da trincheira (RS-JA-06).	44
Figura 06 e 07 – Fotografia do acompanhamento arqueológico e de perfil estratigráfico (RS-JA-06).	44
Figura 08 - Gráfico de quantificação dos vestígios coletados (RS-JA-06).	45
Figura 09 - Fotografia de perfil estratigráfico (RS-JA-06).	46
Figura 10 – Fotografia de topo de sondagem (RS-JA-23).	50
Figura 11 - Gráfico de quantificação dos vestígios coletados (RS-JA-23).	51
Figura 12 - Gráfico de quantificação dos vestígios coletados para primeiro período (RS-JA-23).	52
Figura 13 - Gráfico de quantificação dos vestígios coletados para segundo período (RS-JA-23)	54
Figura 14 - Gráfico de quantificação dos vestígios coletados para terceiro período (RS-JA-23)	55
Figura 15 - Localização da área 01 (RS-JA-23).	57

Figura 16 – Gráfico do material arqueofaunístico no Estrato 3 (RS-JA-23).	64
Figura 17 - Gráfico do material orgânico no Estrato 3 (RS-JA-23).	65
Figura 18 – Localização da área 02 (RS-JA-23).	66
Figura 19 - Localização das área 3 (RS-JA-23).	68
Figura 20 – Gráfico do percentual dos fragmentos por categoria material (RS-JA-23).	86
Figura 21 - Localização de estruturas (RS-JA-68).	95
Figura 22 - Localização de estruturas (RS-JA-68).	97
Figura 23 – Localização dos Sítios Pré-históricos identificados até o ano de 2005.	109
Figura 24 – Canoa indígena, detalhe da pintura de J. M. Rugendas.	112
Figura 25 – Urbanização no Brasil – Século XVI	115
Figura 26 – Bergatim e Caravelão, embarcações utilizadas na navegação costeira no século XVII.	118
Figura 27 – Reconstituição de imagem panorâmica da Rua da Praia e Largo da Quitanda no século XVIII.	133
Figura 28 – Rede de cidades no Rio Grande do (Sul) nos séculos XVII e XVIII.	134
Figura 29 – Modelo semelhante ao da Fragata São José e Beloma.	138
Figura 30 - Planta esquemática de Porto Alegre no século XVIII.	142
Figura 31 - Parte de pintura de Debret, datada, de 1827, mostrando a Praia do Arsenal.	145
Figura 32 - Cais da Praça da Alfândega em 1900.	155
Figura 33 - Canoa de um só tronco, desenhada por Zambecari.	166

Figura 34 - Litografia do Prédio da Alfândega de Porto Alegre, em 1865, de Balduin Rohrig.	171
Figura 35 - Parte da pintura de Debret, datada de 1827, mostrando o Largo da Alfândega.	173
Figura 36 - Vista da cidade de Porto Alegre em 1827, aquarela de J. B. Debret.	178
Figura 37 - Vista panorâmica de Porto Alegre de 1839.	181
Figura 38 – Fotografia de lavadeiras na Praia do Riacho, no segundo quartel do século XIX. Ponta da Cadeia em pintura de Falcone de 1883.	186
Figura 39 – Litoral norte da cidade, detalhe da planta da cidade de Porto Alegre de 1844.	190
Figura 40 - Desenho da Lagoa dos Patos com a localização dos faróis.	196
Figura 41 - Doca das Frutas em meados do século XIX.	206
Figura 42 - Doca das Frutas no final do século XIX	208
Figura 43 - Praça da Alfândega e o chafariz “A Imperatriz” em 1885.	217
Figura 44 - Vista de Porto Alegre em 1852, de Herrmann Rudolf Wendroth.	218
Figura 45 – Litoral norte da cidade, detalhe da planta de Porto Alegre de 1868.	222
Figura 46 - Cais da Alfândega, chegada do Imperador D. Pedro II em 1865.	227
Figura 47 - Praça da Harmonia em 1865.	227
Figura 48 – Praça da Harmonia no final do século XIX.	228
Figura 49 - Casa de Correção, em fotografia de 1954	232

Figura 50 - Caminho Novo no final do século XIX	234
Figura 51 - Parte da pintura de Debret datada de 1827, mostrando o Caminho Novo	236
Figura 52 - Porto Alegre vista do lago Guaíba, aquarela de 1852, de Herrmann Wendroth. Aquarela	239
Figura 53 - Praça da Alfândega em 1885, em primeiro plano o chafariz “A Imperatriz”	242

INDÍCE DE ABREVIATURAS

AHRGS – Arquivo Histórico do Rio Grande do Sul

MCSHJC – Museu de Comunicação Social Hipólito José da Costa

MJJF – Museu Joaquim José Felizardo (Museu de Porto Alegre)

IHGRGS – Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Sul

SUMÁRIO

CAPÍTULO 01

1 Vestígios de uma cidade portuária: a margem e seus sítios arqueológicos	30
1.1 Sítio Mercado Público Central (RS-JA-05)	32
1.1.1 1ª Intervenção arqueológica	32
1.1.2 2ª Intervenção arqueológica	34
1.1.3 3ª Intervenção arqueológica	34
1.1.4 4ª Intervenção arqueológica	35
1.2 Sítio Praça Parobé (RS-JA-19)	39
1.3 Sítio Praça Rui Barbosa (RS-JA-06)	42
1.3.1 1ª Intervenção arqueológica	42
1.3.2 2ª Intervenção arqueológica	45
1.4 Sítio Praça da Alfândega (RS-JA-23)	49
1.4.1 1ª Intervenção arqueológica	50
1.4.2 2ª Intervenção arqueológica	55
1.4.3 3ª Intervenção arqueológica	69
1.5 Sítio Praça Brigadeiro Sampaio (RS-JA-10)	76
1.5.1 1ª Intervenção arqueológica	77
1.5.2 2ª Intervenção arqueológica	79
1.6 Sítio Praça Júlio Mesquita (RS-JA-68)	90

CAPÍTULO 02

2 Porto Alegre: a formação de uma cidade portuária	103
2.1 Características geográficas	106
2.2 Os primeiros habitantes	109
2.3 Os primeiros exploradores europeus	114
2.4 O início da ocupação luso-brasileira	119
2.5 De “cidades do gado” a “cidades da agricultura”	124
2.6 O Tratado de Madri, os “casais Del Rey” e o Porto (Alegre) de Viamão	129

CAPÍTULO 03

3.1 Porto Alegre entre o final do século XVIII e a guerra civil	137
3.2 A cidade e a Guerra dos Farrapos	179
3.3 Porto Alegre: um porto de cabotagem	191

3.4 Melhorias na navegação da Lagoa dos Patos e do Lago Guaíba	195
3.5 A navegação no Rio Grande do Sul e Porto Alegre em meados do século XIX	198
3.6 A cidade nas duas décadas após a guerra civil	202
3.6.1 O Largo do Paraíso e o mercado local	205
3.6.2 A Praça da Alfândega e o comércio de importação e exportação	214
3.6.3 A extremidade oeste da península, arsenais, pobres e presidiários	223
3.6.4 O Caminho Novo, estaleiros e madeireiras	234
3.6.5 Lixo, dejetos, captação e água e o cólera	240
CONSIDERAÇÕES FINAIS	243
REFERÊNCIAS	247
ANEXOS	254

INTRODUÇÃO

A presente dissertação tem como foco de estudo a constituição e as transformações por que passou a área portuária da cidade de Porto Alegre do século XVIII a meados do século XIX. O estudo busca, através do cotejamento das informações obtidas em pesquisas arqueológicas e das informações obtidas em fontes documentais escritas e iconográficas, desvelar as modificações físicas por que passou o litoral da cidade e as atividades que condicionaram estas modificações.

O estudo está vinculado ao Programa de Arqueologia Urbana do Município de Porto Alegre, criado em 1997, por iniciativa do Museu Joaquim José Felizardo e sob a coordenação da arqueóloga Fernanda Bordin Tocchetto. Tal programa tem por objetivo “integrar as diversas pesquisas sobre o patrimônio arqueológico e histórico visando à compreensão dos processos de apropriação dos espaços, modos de vida e relações dos diferentes grupos humanos que ocuparam este território assim como a valorização e divulgação destes testemunhos” (TOCCHETTO, 1997)

O estudo se debruçará como já citado, notadamente, sobre o período compreendido entre fins do século XVIII e meados do século XIX. Esta delimitação é devida a dois motivos: o primeiro decorre do fato de datação relativa dos vestígios materiais evidenciados nas pesquisas arqueológicas abranger basicamente o mesmo período; o segundo decorre do fato de que, em meados do século XIX, intensifica-se o processo de “privatização” do litoral da área urbana, restringindo à população o acesso à margem do lago e mudando radicalmente a fisionomia de uma cidade portuária até então tipicamente colonial. Desta forma, espacialmente, o estudo está delimitado à área da antiga orla da cidade, hoje o espaço compreendido a leste pela Rua Pinto Bandeira, a oeste pela desembocadura da Rua Duque de Caxias e a sul pela Rua dos Andradas.

Nesta área ocorrem trabalhos arqueológicos há duas décadas, tendo como resultado o registro de seis sítios, nos quais foram identificados vestígios de estruturas, aterros e áreas com concentrações de lixo setecentista e oitocentista. O objetivo da dissertação foi o de estudar, especificamente, a partir dos vestígios e registros da cultura material¹ identificada nestes trabalhos arqueológicos, as transformações por que passou

¹ O termo cultura material implica no seu oposto, ou seja, cultura imaterial. Entendemos que as duas noções de cultura são inseparáveis, duas faces de uma mesma moeda. Tendo presente esta preocupação, entendemos por cultura material “todos os aspectos tangíveis da cultura”. Desta forma, como definido por Orser, cultura material seria qualquer setor do ambiente físico que podemos modificar através de um comportamento culturalmente determinado (ORSER, 2002. p. 546-549).

a área portuária da cidade de Porto Alegre e identificar as atividades realizadas neste espaço pelo poder público e pela população da cidade. Atividades que contribuem para a compreensão do processo histórico que modificou gradualmente o litoral da cidade; pois, junto a outros fatores, engendraram estas transformações em respostas às necessidades advindas da sua vida cotidiana. Desta forma, o eixo central do estudo foi a busca da compreensão desse processo, que conformou o espaço da orla até meados do século XIX.

Como objetivos específicos, procuramos, a partir da análise dos registros estratigráficos e dos vestígios materiais móveis e imóveis evidenciados nas intervenções arqueológicas junto à antiga orla da cidade, explicar o processo formativo dos sítios arqueológicos. Tencionamos, também, buscar elementos que possibilitassem a identificação de grupos sociais que conviveram na área da antiga orla, através do estudo das fontes documentais e da cultura material recuperada nos sítios pesquisados. A reconstrução de aspectos do cotidiano portuário da cidade de Porto Alegre no século XIX também foi buscada com o cotejamento das diferentes fontes utilizadas.

Trabalhos de acompanhamento e salvamento arqueológicos na área formada sobre a antiga orla do Guaíba vêm, há duas décadas, desvelando uma série de estruturas, depósitos e estratigrafias arqueológicas que representam uma rica fonte de informação sobre o processo de ocupação do litoral da cidade. Vestígios arqueológicos que testemunham as ações da vida cotidiana da cidade. Estas informações, cotejadas com as fornecidas pela documentação escrita primária, secundária e iconográfica, podem produzir novos conhecimentos que preencham lacunas sobre a história de desenvolvimento da cidade e do cotidiano dos habitantes da mesma. Contudo os trabalhos acadêmicos que têm como objeto de estudo a área escolhida para este projeto de pesquisa são poucos. Destaca-se a dissertação de mestrado de Escosteguy (ESCOSTEGUY, 1993), na qual investigou a produção de espaços a beira rio (lago), a partir da hipótese de que razões utilitárias conduziram este processo. Este trabalho da área de história teve como foco as ações do poder público no processo de criação de espaços, estudo circunscrito à pesquisa em documentação escrita. Trabalhos acadêmicos da área da arqueologia, como dissertações de mestrado e doutorado, que tivessem como objeto de estudo a área portuária não foram encontrados. Contudo duas dissertações, que têm como objeto a cidade, abordam indiretamente a área. A dissertação de mestrado de Beatriz Thiesen (THIESEN, 1999), que estuda a cidade a partir do campo da arqueologia da paisagem, aborda a área diretamente. Contudo esta abordagem é feita a partir dos vestígios materiais remanescentes, em superfície, na cidade atual, não utilizando informações fornecidas por escavações². Com um direcionamento diferente, Alberto Tavares Duarte de Oliveira (OLIVEIRA, 2005), em sua dissertação de mestrado, faz uma avaliação do potencial arqueológico do Centro Histórico da cidade expresso em um documento cartográfico. Também não tem a área como foco principal de pesquisa, mas a aponta, sob a denominação de zona baixa da cidade, como local de alto potencial arqueológico, onde existiria a possibilidade de se encontrar estruturas e depósitos arqueológicos³.

Apesar de os trabalhos citados fornecerem importantes informações sobre a formação e utilização da área junto à antiga orla, nenhum a aborda diretamente como tema de pesquisa. A história de Porto Alegre está intimamente ligada ao lago Guaíba. A cidade surge a partir de um porto de uma estância, em meados do século XVIII, o Porto

² À época, as pesquisas de arqueologia histórica na cidade eram insipientes e em pequeno número, impossibilitando um estudo que abordasse sítios da orla com base em escavações.

³ Hipótese confirmada pelas pesquisas desenvolvidas nos anos seguintes.

do Dorneles. Também é nele que desembarcam os colonizadores açorianos que ali dão início ao núcleo urbano, o qual ganha importância e torna-se capital por ser um ponto e porto estratégico para defesa dos interesses lusos nas disputas territoriais com a Espanha, em fins do século XVIII. No início do XIX, torna-se importante entreposto na exportação da produção de trigo do vale do Jacuí e, passado o período da Guerra dos Farrapos, transforma-se em polo de exportação da produção colonial e de importação de produtos manufaturados. Ou seja, Porto Alegre sempre foi uma cidade que dependeu das atividades portuárias, seu próprio nome deixa isso explícito.

Considerando a importância das atividades portuárias no desenvolvimento histórico da cidade e o fato de que já se passaram duas décadas de trabalhos arqueológicos em Porto Alegre, mais especificamente na área da antiga orla, surpreendente a ausência de trabalhos que abordem esta área e que tenham como tema as atividades portuárias. Acreditando ser premente um estudo que preenchesse esta lacuna, desenvolvemos o presente estudo com a preocupação de abordar conjuntamente e interpretar de forma relacional os sítios arqueológicos encontrados na antiga orla selecionados para o estudo.

A dissertação enquadra-se no campo da Arqueologia Histórica, definida por Orser, “como o estudo arqueológico dos aspectos materiais, em termos históricos, culturais e sociais concretos, dos efeitos do mercantilismo e do capitalismo que foi trazido da Europa em fins do século XV e que continua em ação ainda hoje” (1992, p.23). Entendemos que os fatores políticos e econômicos, principalmente o último, são fundamentais para a compreensão do processo de desenvolvimento da cidade de Porto Alegre, e conseqüentemente do processo de transformação por que passou a orla da cidade. Desta forma o conceito apresentado por Orser se adéqua à abordagem desenvolvida pelo estudo. Neste sentido, considerando a escala proposta, com foco principalmente em questões políticas e econômicas e em um processo de longa duração⁴, entendemos que os efeitos dos sistemas do mercantilismo e, posteriormente, do capitalismo foram marcantes no desenvolvimento da história da cidade de Porto Alegre e mesmo à revelia da sua população. A análise regressiva histórica do objeto da

⁴ Buscamos desenvolver um estudo baseado no que Braudel entende por longa duração. Decompomos temporalmente o estudo, com base nos dados arqueológicos e históricos, em períodos que entendemos que compreendam conjunturas específicas. As quais conjuntamente compreendem um período mais amplo, uma história de longa duração, em que há uma continuidade testemunhada pelos vestígios arqueológicos e fontes históricas. Coordenando esta continuidade uma estrutura, entendida por Braudel como “indubitavelmente, um agrupamento, uma arquitetura; mais ainda, uma realidade que o tempo demora imenso a desgastar e a transportar”. (BRAUDEL, 1986. p.7-39).

pesquisa, a antiga orla da cidade, é propícia para constatar estes efeitos citados por Orser (1992), pois era no porto e imediações que a vida econômica da cidade transcorria baseada, no século XIX, no comércio local e no comércio de importação e exportação. Contudo é necessária atenção às peculiaridades do processo local, sem impor modelos a priori. Concordamos com o conceito proposto por Orser, mas com a seguinte ressalva feita por Zarankin:

Coincidimos con la idea de Orser (1996), de una arqueología histórica abocada a estudiar el proceso de conformación de la sociedad moderna. Sin embargo y como señalan Funari (2002) y Senatore, este concepto utilizado en una escala mundial enmascara una heterogeneidad que niega las particularidades de este proceso en nuestras sociedades. Se vuelve necesario así trabajar con múltiples trayectorias que generan diferentes “sociedades modernas (ZARANKIN, 2004, P.138)

Todavía o estudo, tendo o porto da cidade como foco, não pode ignorar a relação de interdependência entre o mesmo e a própria cidade. Desta forma, considerando esta preocupação e o fato de que os sítios selecionados encontram-se dentro da área urbana da cidade, podemos enquadrar o trabalho dentro do campo da Arqueologia Urbana, definida por Staski como o “estudo das relações entre cultura material, comportamento humano e cognição em um cenário urbano” (STASKI apud THIESEN, 1999, p.11), pois ocorre no núcleo urbano e o tem por objeto de estudo através da pesquisa da sua orla. Corroboro com a opinião de Thiesen, que fazer Arqueologia Urbana “não é fazer arqueologia na cidade, mas fazer arqueologia da cidade” (THIESEN, 1999), ou seja, estudar a cidade não a partir de sítios isolados, mas sim buscando relações entre eles, e com uma esfera maior representada pela cidade a qual, por sua vez, insere-se em um contexto ainda mais amplo, representado por suas ligações políticas, econômicas e culturais com outras cidades.

O estudo arqueológico da área portuária da cidade proposto pelo trabalho, com a apreciação dos seis sítios arqueológicos selecionados, nos quais foram coletados vestígios que remetem aos primeiros ocupantes desta área, permite uma análise regressiva “própria do estudo de longa duração” (GALINIÉ; ROYO 1998, p.261-268). Segundo Galinié e Royo:

Por sua constituição, feita de camadas cronológicas, que deixaram vestígios mais ou menos abundantes conforme suas fases de desenvolvimento ou de recesso a fizeram abandonar, destruir ou conservar as construções herdadas do passado, a cidade é produto da longa duração (GALINIÉ; ROYO, 1998, 261-268).

Desta forma, apesar do enfoque central estar na orla, o estudo pretendeu não limitar a análise a apenas este espaço da cidade, pois entendemos que o estudo de sítios ou conjunto de sítios prescinde de uma contextualização mais ampla que englobe a cidade e mesmo sua relação com eventos regionais e globais. A cidade de Porto Alegre, e mais especificamente a área portuária, é tratada como se fosse um artefato que foi moldado, esculpido, utilizado e significado pela população da cidade ao longo dos anos, de diferentes formas, de acordo com o contexto vivido. O estudo, por estar vinculado ao campo da arqueologia histórica, necessariamente transita entre as disciplinas da história e da arqueologia. Contudo o tratamento do objeto é diferenciado ao comumente dado pelos historiadores, como afirma Galinié e Royo “para o historiador, a cidade é o lugar da história, o palco em que se desenrola a ação. Para o arqueólogo, a cidade, enquanto palco é objeto de história” (1998, p.261-268). E, enquanto objeto, buscamos como proposto por Kern, tendo atenção especial a área da orla da cidade, a “originalidade, as causas do desenvolvimento e as mudanças ocorridas nesta história de longa duração” (KERN, 2010, p.435-439).

Todavia termos tratados ao longo do estudo, como orla, cais, docas, trapiche, porto, remetem a outro campo, mais especializado, o campo da Arqueologia Marítima. O conceito mais difundido de Arqueologia Marítima foi dado por Keith Muckelroy. Segundo ele, seria “o estudo científico dos vestígios materiais do homem e suas atividades sobre o mar” (ADAMS, 2002, p.328-330). Contudo, apesar de amplo, o conceito acaba por restringir o campo de estudo ao contexto marítimo. Atualmente, tal conceito foi alargado, como ressalta Camargo, “apesar do termo marítimo ter uma relação direta com o mar, hoje se engloba nele também a análise dos vestígios presentes nas águas interiores” (CAMARGO, 2009, p.54). Desta forma, hoje a Arqueologia Marítima é definida mais amplamente como “o estudo dos vestígios materiais relacionados às atividades humanas sobre os mares, rios e localidades adjacentes interligadas” (ADAMS, 2002, p.328-330). Segundo Adams, a Arqueologia Marítima está:

[...] principalmente preocupada com a documentação, investigação e recuperação dos restos materiais e vestígios físicos de continuidades marítimas, tecnologias e práticas. Tais restos podem tomar uma larga variedade de formas, variando desde, mais obviamente, naufrágios e seus conteúdos, para tais características diversas como moinhos de maré, armadilhas para peixes, instalações portuárias, as defesas navais,

assentamentos costeiros, locais inundados e paisagens submersas (2002, p.328-330).

Os arqueólogos marítimos, segundo Adams, adotam uma abordagem mais holística (2002, p.328-330), a qual compreenderia todo o conjunto das atividades marítimas, não restringindo o estudo às atividades relacionadas apenas à navegação, objeto próprio da arqueologia náutica. A Arqueologia Marítima tem como objetivo “estudar a relação do ser humano com os cursos d’água, estando aí abrangidos os aspectos materiais e simbólicos dessa relação, expressa tanto em jazidas submersas, emersas ou na interface desses ambientes” (CAMARGO, 2009, p.54). Pela definição do objeto de estudo da Arqueologia Marítima, podemos considerar a antiga orla do centro de Porto Alegre, com suas estruturas portuárias, uma interface entre a cidade e o lago, como também o ponto de contato entre a Arqueologia Urbana e Marítima. Camargo, em sua tese de doutorado em que estudou a cidade portuária de Cananéia em São Paulo, argumenta que:

A forma de utilização coerente da arqueologia marítima e da arqueologia urbana depende da mediação entre esses campos do conhecimento arqueológico através da paisagem, pois ela é o resultado do trinômio navegação / porto / cidade. Assim podemos encontrar na arqueologia da paisagem ferramentas adequadas para essa abordagem (CAMARGO, 2009, p.59).

Concordo com a importância destacada pelo autor para a arqueologia da paisagem como ferramenta no estudo de um espaço que é uma zona de contato entre cidade e o lago. Paisagem construída e significada social e historicamente, a qual não é apenas um cenário ou um “simples reflexo da organização das coisas [...], a paisagem é uma força ativa na criação, legitimação e mudança social” (RUBERTONE apud THIESEN, 1999, p.24).

Para a compreensão do processo histórico de transformação da orla da cidade de Porto Alegre, através do estudo dos vestígios materiais encontrados nos sítios arqueológicos selecionados para o estudo, é necessária a utilização de abordagem contextual que se fundamente em uma multiplicidade de dados que possam ser correlacionados; abordagem defendida por Ian Hodder, denominada de Arqueologia Contextual (HODDER, 1994). Para a Arqueologia Contextual é crucial a importância de estudar artefatos, estruturas em um sítio e o próprio sítio dentro de um contexto. Entendemos como contexto o que Hodder definiu como a “totalidad del médio

relevante” (1994, p.154). Fazendo um paralelo com a linguagem textual, estes elementos fora deste contexto se tornam ilegíveis. Segundo o Hodder,:

La mayoría de los arqueólogos, evidentemente, afirmarían que sus datos son mudos. Es obvio que un objeto, como objeto solamente, es mudo. Pero la arqueología no estudia objetos aislados. Los objetos, ubicados dentro de sus “textos”, no son del todo mudos si conseguimos leer su lenguaje (BERARD e DURAND, 1984, p.21 apud HODDER, 1994. Ibidem, p.138).

Entendemos que o contexto de um artefato não é apenas o arqueológico, ou seja, sua localização horizontal e vertical em um sítio. Mesmo que o conhecimento desta localização tenha uma importância crucial e basilar para o desenvolvimento das pesquisas, não é suficiente para a busca de um conhecimento expressivo sobre os vestígios arqueológicos. O contexto deve compreender a inter-relação entre os vestígios de um sítio, sejam eles móveis ou imóveis, para a busca dos significados envolvidos no uso dos artefatos. A Arqueologia Histórica tem uma vantagem na busca destes significados em relação à Arqueologia Pré-Histórica por poder usufruir de uma gama maior de fontes documentais. Segundo Orser, “o caráter multidisciplinar da arqueologia histórica significa que ela possui um amplo leque de informação” (ORSER, 1992, p.29). Somente a partir da utilização deste amplo leque, ou seja, um levantamento de informações em diferentes fontes documentais será possível encontrar subsídios para o desenvolvimento bem sucedido da pesquisa. Segundo Tânia Andrade Lima (2002):

O equilíbrio no tratamento dessas fontes parece ser indubitavelmente o melhor caminho, sobretudo se elas forem consideradas a priori como testemunhos independentes, a serem analisados criticamente e confrontados. Grande parte do fascínio e da magia da arqueologia histórica – ou da sua arte e do seu mistério, como poeticamente exprimiram Anne Yentsch e Mary Beaudry (1992) – reside justamente nas múltiplas possibilidades que os registros arqueológicos apresentam de complementar, confirmar, mas sobretudo de contradizer os registros documentais e, ao fazê-lo, gerar um terceiro nível de informação, nem propriamente arqueológica, nem propriamente histórica, mas profundamente fecundo. É nesse plano que deve atuar a arqueologia histórica sempre que possível, para se exercer de fato como ciência social.(LIMA, 2002, p.12).

Da mesma forma, para a Arqueologia Marítima é crucial a possibilidade de cruzamento das diferentes fontes à disposição dos arqueólogos. Segundo Adams:

Quando ligado com outros tipos de fontes históricas, tais como registros documentais, mapas, tradições orais e provas pictóricas, o potencial para o estudo de mudanças e continuidades no seio das sociedades marítimas durante longos períodos torna-se considerável (ADAMS, 2002, p.328-330).

Portanto, buscando utilizar-se deste amplo leque documental, a pesquisa se debruçou sobre a documentação escrita, primária e secundária, documentação iconográfica, e a documentação representada pela cultura material, levantando informações pertinentes ao estudo. Quanto às fontes secundárias, estas foram de extrema importância, em especial os testemunhos deixados pelos diferentes viajantes que passaram pela região de Porto Alegre ao longo do século XVIII e do século XIX.

O cotejamento das diferentes fontes com os registros arqueológicos contribuiu para desvelar silêncios e mesmo omissões presentes na documentação oficial. Esta característica de poder contar com diferentes fontes documentais, segundo Tânia Andrade Lima (2002), seria a força da Arqueologia Histórica.

[...] (nas) amplas possibilidades que a disciplina tem de recuperar o que os documentos não fixaram, não registraram, ou mesmo o que foi pobremente documentado, justamente esses domínios das coisas aparentemente pouco importantes da vida diária às quais as pessoas em geral dão pouca atenção, mas que estão inequivocamente associadas a processos sociais mais amplos (LIMA, 2002, p.13).

Atentando às recomendações acima discutidas, desenvolvemos narrativa histórica, confrontando as fontes arqueológicas com as históricas, procurando compreender o processo de longa duração de transformações da área portuária da cidade de Porto Alegre.

No primeiro capítulo da dissertação, “Vestígios de uma cidade portuária”, apresentaremos os seis sítios selecionados para o estudo⁵. Após um breve histórico de ocupação de cada sítio, relataremos as diferentes intervenções arqueológicas desenvolvidas, discutindo e apresentando os vestígios arqueológicos evidenciados e estratigrafias encontradas; buscando, também, compreender, a partir dos dados coletados, o processo de ocupação e formação dos sítios arqueológicos.

O segundo capítulo, “Porto Alegre: a formação de uma cidade portuária”, foi fundamentado em fontes secundárias. Neste capítulo, como o próprio título sugere, buscamos compreender o processo que levou ao estabelecimento do porto que daria origem à cidade de Porto Alegre, tendo como pano de fundo o contexto de disputas fronteiriças entre as coroas de Portugal e Espanha. O capítulo foi subdividido em subcapítulos. No primeiro, “Características Geográficas”, apresentamos as

⁵ São eles: Sítio Mercado Público Central (RS-JA-05), Sítio Praça Parobé (RS-JA-19), Sítio Praça Rui Barbosa (RS-JA-06), Sítio Praça da Alfândega (RS-JA-23), Sítio Praça Brigadeiro Sampaio (RS-JA-10) e Sítio Praça Júlio Mesquita (RS-JA-68) – ver prancha 01.

peculiaridades geográficas do sítio, discutindo os aspectos geográficos que influíram na escolha do mesmo para estabelecimento da cidade portuária. No segundo, “Os primeiros habitantes”, recuamos a anos antes da colonização europeia, apresentando os grupos indígenas que ocuparam a região. No terceiro, “Os primeiros exploradores europeus”, tratamos dos pioneiros tropeiros que exploraram o território antes da sedentarização dos mesmos com a criação de estâncias de gado. No subcapítulo seguinte, “O início da ocupação luso-brasileira”, abordamos esta sedentarização dos tropeiros após a concessão aos mesmos de sesmarias, em cujas sedes teriam origem alguns dos primeiros povoados; dentre os quais Porto Alegre, que surgiria, no entorno, da propriedade do sesmeiro Jerônimo de Ornelas, servindo de porto a esta e ao povoado de Viamão. Sedentarização que seria intensificada com o desenvolvimento agrícola baseado na produção de trigo, atividade econômica que concorreria com a pecuária, intensificando a ocupação e movimentando o porto (Alegre). Por fim, no último subcapítulo, “O Tratado de Madri, os ‘casais Del Rey’ e o Porto (Alegre) de Viamão”, trata do impacto causado pela chegada dos colonizadores açorianos para o desenvolvimento inicial do porto e povoado que originária a cidade de Porto Alegre.

O terceiro capítulo aborda o período que vai do último quartel do século XVIII a meados do século XIX. Ao contrário do período tratado no capítulo segundo, os vestígios materiais evidenciados nas pesquisas arqueológicas para este período são mais abundantes. Portanto, a partir deste capítulo, cotejaremos os dados fornecidos pelos vestígios arqueológicos com as fontes escritas e iconográficas, buscando compreender o processo de ocupação e transformações por que passou a orla da cidade de Porto Alegre no período delimitado.

No primeiro subcapítulo, “Porto Alegre entre o final do século XVIII e a guerra civil”, trataremos de um amplo período em que a cidade de simples povoado tornou-se a capital e principal cidade do Rio Grande. Período em que o comércio, dinamizado pela prosperidade da produção agrícola de trigo, exigiu a instalação do primeiro atracadouro da cidade e, posteriormente, de um prédio próprio para as atividades alfandegárias. Momento em que o comércio local também teve um crescimento significativo, refletindo na criação da primeira praça de comércio da cidade. O contexto de disputas e guerras de fronteira induziu também à consolidação do porto como um polo de construção naval. Porém o ônus do desenvolvimento econômico foi o desenvolvimento urbano desordenado, com a especialização, de certa forma, espontânea de áreas de atividade junto à orla, concentrando-as, em muitos casos, em um mesmo local, o que

originou inúmeros problemas para a população da cidade, em especial os problemas sanitários.

Contudo este período de desenvolvimento foi travado pela eclosão da guerra civil, guerra que agravou, em decorrência dos sítios impostos à cidade, os problemas sanitários, representados pelas lixeiras coletivas da cidade, identificadas nas pesquisas arqueológicas desenvolvidas junto à orla da cidade. Transtornos graves também para a navegação e o comércio, os quais ficaram estagnados no período em que a cidade ficou sitiada pelas tropas rebeldes. Este período será tratado no subcapítulo 3.2, “A cidade e a Guerra dos Farrapos”.

Com o final dos sítios e, posteriormente, do conflito armado, Porto Alegre pôde retomar o seu desenvolvimento comercial e os barcos puderam voltar a fazer a navegação entre Porto Alegre e Rio Grande. No subitem 3.3, trataremos sobre a retomada destas atividades que voltaram a animar o porto da cidade depois de anos de suspensão, em um contexto nacional de crescimento econômico em decorrência da produção cafeeira do sudeste do país.

No subcapítulo “Porto Alegre: um porto de cabotagem”, discutiremos as peculiaridades do comércio e da navegação existentes na cidade, decorrentes das limitações naturais à navegação na Lagoa dos Patos e no Lago Guaíba. Problemas históricos minimizados com a instalação de faróis e balizas, tornando a navegação menos perigosa. Essas melhorias são tratadas no subcapítulo “Melhorias na navegação da Lagoa dos Patos e do Lago Guaíba”. As facilidades permitidas à navegação em função da sinalização das rotas e do advento do barco a vapor aumentaram o fluxo de embarcações no porto de Porto Alegre. As primeiras companhias de navegação são criadas, iniciando-se uma nova época para as atividades portuárias da cidade. No subcapítulo, “A navegação no Rio Grande do Sul e Porto Alegre em meados do século”, abordaremos esta intensificação do fluxo de embarcações e as consequências do advento das embarcações a vapor para as embarcações tradicionais, que realizavam o transporte de passageiros e mercadorias entre Porto Alegre e as demais cidades ribeirinhas da depressão central do Rio Grande.

No subcapítulo, “A cidade nas duas décadas após a guerra civil”, trataremos do desenvolvimento urbano e econômico por que passou a cidade de Porto Alegre após o período de estagnação ocasionado pela guerra civil e da especialização de área de atividade junto à orla da cidade, agora não de forma espontânea, mas por determinação do poder público. Abordaremos, separadamente, quatro regiões da cidade,

correspondentes às atividades predominantes nestes espaços, regiões que estão relacionadas aos sítios arqueológicos selecionados para o estudo. No item “O Largo do Paraíso e o mercado local”, apresentaremos a radical modificação do antigo largo em Praça do Comércio da cidade, na qual foi construída a primeira estrutura para acostagem de embarcações da cidade. Para a praça foi transferido todo o comércio de gêneros alimentícios da cidade, tornando este logradouro o único onde era permitido este comércio. No item seguinte, “A Praça da Alfândega e o comércio de importação e exportação”, trataremos das obras de construção do Cais da Alfândega, o qual alterou significativamente o principal atracadouro da cidade, destinado às atividades de importação e exportação de mercadorias. Em “A extremidade oeste da península, arsenais, pobres e presidiários”, abordaremos um espaço que foi, no século XVIII, o núcleo inicial da povoação, mas que, ao longo do século XIX, perdeu importância com o fim da ameaça das guerras de fronteira; desvalorização aumentada pela edificação da Casa de Correção na extremidade da península, pelo deslocamento dos estaleiros, pela permanência da passagem de gado, e mesmo pela histórica concentração de instituições militares na ponta da península.

No item “O Caminho Novo, estaleiros e madeireiras”, abordaremos um espaço em que as atividades, ao longo da primeira metade do século XIX, poucos mudaram. Espaço onde houve um incremento destas atividades com o aumento do número de madeireiras e estaleiros ao longo do século XIX. Somando-se a estas atividades, desenvolveram-se as das oficinas de artesãos que dariam origem às primeiras fábricas da cidade.

Por fim, no último item, “Lixo, dejetos, captação de água e o cólera”, discutiremos brevemente as consequências do hábito da população de descartar lixo e dejetos no manancial do qual captavam água para consumo, hábito legitimado pelo poder público, que viria a gerar as lixeiras coletivas, evidenciadas nas pesquisas arqueológicas desenvolvidas junto à antiga orla da cidade.

1 VESTÍGIOS DE UMA CIDADE PORTUÁRIA

Para o desenvolvimento do estudo, foram escolhidos seis sítios arqueológicos, localizados na área central da cidade de Porto Alegre. A seleção de tais sítios teve como principal critério a localização dos mesmos juntos à antiga orla da cidade, local em que se desenvolveram atividades portuárias em íntima relação com a urbe por quase um século e meio⁶. Outros dois critérios foram decisivos para a escolha: a identificação de vestígios de antigas estruturas portuárias e a identificação de áreas de descarte de lixo, preservadas pelas camadas de aterros em tais sítios. Os seguintes sítios foram selecionados: Mercado Público Central (RS-JA-05), Praça Rui Barbosa (RS-JA-06), Praça Brigadeiro Sampaio (RS-JA-10), Praça Parobé (RS-JA-19), Praça da Alfândega (RS-JA-23) e Praça Júlio Mesquita (RS-JA-68). Na prancha 01, podemos ver a localização dos sítios e três momentos de avanço da cidade sobre a margem e as águas do lago Guaíba, com aterros que cobriram os vestígios arqueológicos. O primeiro momento está representado pela linha da margem no ano de 1844⁷, correspondendo à orla natural que, possivelmente, pouco mudou do século XVIII a meados do século XIX. O segundo momento está representado pela linha da margem no ano de 1868⁸. Neste momento, a margem encontra-se retificada, resultado de obras ocorridas na década de 1850, que modificaram radicalmente o desenho da orla da cidade⁹. O terceiro momento corresponde à linha da orla na atualidade, com o cais do porto¹⁰ com suas docas e armazéns, formando uma linha reta defronte à área central da cidade.

O estudo deste conjunto de sítios é decorrência do próprio tema de pesquisa. As atividades realizadas junto à orla, ao longo do século XIX, em diferentes espaços, condicionaram as modificações físicas da mesma. A delimitação da pesquisa em apenas um sítio, tomando como objetivo de estudo somente um destes espaços, poderia incorrer em um erro de metonímia, ou seja, tomar a parte pelo todo. Erro cujo risco para quem

⁶ Entendemos que, no início do século XX, a construção do atual porto e a organização das atividades portuárias sob a administração estatal separou-o sensivelmente da vida cotidiana dos cidadãos comuns.

⁷ Desenho baseado na “Planta da Cidade de Porto Alegre” de Jacob de Niemeyer do ano de 1844. Acervo: IHGRS

⁸ Desenho baseado em planta da cidade presente na “Carta Topográfica da Província de São Pedro do Rio Grande do Sul...” de Antônio Eleutherio de Camargo de 1868. Acervo: IHGRS.

⁹ Segundo Escosteguy, tais obras foram o primeiro agenciamento do litoral da cidade (ESCOSTEGUY, 1993, p.18)

¹⁰ As obras do atual cais do porto se estenderam por toda a primeira metade do século XX, tendo sido feitas em etapas. A primeira iniciou no ano de 1911, em frente à Praça da Alfândega (ZAMIN, 2001, p.6). A última etapa foi finalizada na década de 1960, com a construção do cais do bairro dos Navegantes.

estuda o desenvolvimento urbano foi alertado por Ulpiano Bezerra de Menezes (1996, p.144-155).

Esta preocupação com o estudo inter-relacionado de um conjunto de sítios vai ao encontro da proposta apresentada por Galinié e Royo de uma Arqueologia da Cidade, uma arqueologia do urbano e não das coisas urbanas (GALINIÉ; ROYO, 1998, p.261-268). Proposta muito semelhante à de Staski (1982, p.97-98), quando conceitua duas formas do trabalho arqueológico em um contexto urbano, podendo ser uma arqueologia na cidade, quando a pesquisa ocorre neste contexto, mas não o tem como objeto de estudo direto, e uma arqueologia da cidade, quando as questões científicas têm como foco o “entendimento de processos específicos do desenvolvimento urbano” (OLIVEIRA, 2005, p.35). Camargo se apropria da discussão conceitual de Staski, adaptando-a a seu objeto de estudo, a cidade portuária de Cananeia, desenvolvendo uma discussão útil sobre duas formas de arqueologia portuária, uma arqueologia que é feita em um contexto portuário, arqueologia no porto, e uma arqueologia que tem como objeto de estudo o próprio porto, ou seja, uma arqueologia do porto. Contudo o autor sugere uma terceira possibilidade, a de uma arqueologia com porto, ou seja, quando o trabalho de pesquisa arqueológica acaba por evidenciar “estruturas portuárias como consequência de intervenções no meio urbano” (CAMARGO, 2009, p.61). Os trabalhos arqueológicos considerados para o presente estudo, por caracterizarem-se como trabalhos de salvamento e acompanhamento arqueológico e não de pesquisa, aproximam-se do terceiro conceito apresentado pelo autor¹¹.

Ponderadas estas discussões conceituais, entendemos que o trabalho em desenvolvimento seja um trabalho de arqueologia que transita entre uma arqueologia do porto e uma arqueologia da cidade, por perceber que a história de Porto Alegre e a do desenvolvimento de seu porto estão intimamente ligadas, sendo indissociáveis uma da outra.

Este capítulo tem como objetivo apresentar os trabalhos arqueológicos considerados para o estudo, focando a análise das informações consideradas relevantes para a elucidação das atividades desenvolvidas, em específico as referentes às lidas portuárias, e nas modificações por que passou a orla da cidade de Porto Alegre ao longo dos séculos XVIII e XIX.

¹¹ Contudo cabe ressaltar que tais trabalhos foram desenvolvidos com o conhecimento da existência ou pelo menos da possibilidade de ainda existirem tais estruturas. Portanto os arqueólogos não foram surpreendidos pela descoberta de tais estruturas.

1.1 Sítio Mercado Público Central (RS-JA-05)

O sítio arqueológico RS-JA-05 compreende a área ocupada pelo antigo prédio do Mercado Público Central de Porto Alegre. A edificação localiza-se no Largo Glênio Peres, no centro histórico da cidade. A edificação ocupa quadra delimitada, a sul, pelo largo; a leste, pela Praça Parobé; a norte, pela Avenida Júlio de Castilhos e, a oeste, pela Avenida Borges de Medeiros.

O Mercado Público Municipal foi, durante muitos anos, o principal estabelecimento comercial de abastecimento de gêneros de primeira necessidade da cidade de Porto Alegre. Atualmente esse comércio ainda é praticado, porém não com a importância econômica que tinha para a cidade no passado. O Mercado Público foi inaugurado no ano de 1869¹², porém aberto ao público somente em 1870¹³. A construção foi feita sobre a antiga margem do lago Guaíba, depois de aterrada a área (prancha 01). A edificação passou por inúmeras reformas ao longo dos anos, tendo sido construído um segundo piso em 1913 (FRANCO, 1998, p.271). No ano de 1979¹⁴, a edificação foi tombada como Patrimônio Histórico e Cultural de Porto Alegre.

No ano de 1990, a Prefeitura Municipal organizou uma equipe multidisciplinar para o desenvolvimento do projeto de restauração do prédio¹⁵, tendo sido iniciadas as obras em 1994. Estas se estenderam por dois anos, ocorrendo quatro fases em seu desenvolvimento, acompanhadas por diferentes equipes de arqueologia (a prancha 02 apresenta planta do Mercado Público com a localização das intervenções discriminadas segundo a fase em que foram realizadas).

1.1.1 Primeira intervenção arqueológica

Na primeira fase¹⁶, que se estendeu de junho a setembro de 1994, equipe do Museu Joaquim José Felizardo, formada por técnicos e coordenada pela arqueóloga

¹² Ata da Câmara da cidade de Porto Alegre, de 28 de setembro de 1869, faz referência à nomeação de comissão encarregada pela solenidade de inauguração do novo Mercado. Ata da Câmara de Porto Alegre, dia 28 de setembro de 1869. Livro 17 -1867/1872, Arquivo Histórico de Porto Alegre Moysés Vellinho – AHPAMV.

¹³ Segundo Franco, o Mercado foi inaugurado em 03 de outubro de 1869, porém somente no dia 1º de janeiro de 1870 foi franqueado ao uso público. (FRANCO, 1998, p.271)

¹⁴ História do Mercado Público de Porto Alegre. Disponível em: <http://www2.portoalegre.rs.gov.br/mercadopublico/default.php?p_secao=4>. Acessado em: 03 set. 2012.

¹⁵ Idem.

¹⁶ As informações sobre o acompanhamento arqueológico foram obtidas em:

Fernanda B. Tocchetto ficou responsável por acompanhar as obras. Foram acompanhadas as escavações para instalação dos pilares de sustentação de cobertura metálica (telhado) e de valas para instalação de novo sistemas de esgoto pluvial, respectivamente com, em média, 1m² por 1,20m de profundidade e 1m de largura por 1,60m de profundidade. Foi identificado estrato, camada cinza-escura, formado por deposição secundária¹⁷ de lixo do século XIX¹⁸ sob a camada de aterro, feita para a construção do mercado. A camada com material arqueológico foi evidenciada em profundidades entre 0,90m e 1,60m, dependendo do local da escavação, em razão, provavelmente, da declividade original do terreno (antiga margem do Lago Guaíba). Na prancha 03, apresentamos esquematicamente os perfis estratigráficos de cinco intervenções, relacionando as diferentes camadas (T- trincheira ou vala para instalação de rede de esgoto, P12, P7, P20 E P19, intervenções para instalação dos pilares de sustentação do telhado). Podemos verificar que a sequência estratigráfica é muito semelhante nos cinco locais. A camada em que foram evidenciados vestígios materiais, camada cinza-escura, está presente em todas as intervenções (em “T”, a camada número quatro (4), nas demais intervenções, a camada número três (3)). A coloração argilosa e escurecida desta camada é decorrente da presença de material orgânico relacionado à lama do antigo leito do rio. Esta característica do sedimento é benéfica para a preservação do material arqueológico¹⁹. Sobre esta camada, aterros foram feitos para nivelamento do terreno (camada de saibro), selando os resíduos depositados

TOCCHETTO, Fernanda. **Relatório Técnico: Plano de Acompanhamento Arqueológico das Obras de Fundação da Cobertura Metálica do Mercado Público de Porto Alegre, RS.** Porto Alegre: SMC/MJFF. Novembro de 1994.

TOCCHETTO, Fernanda. **Relatório Parcial do Plano de Salvamento Arqueológico das obras de fundação da cobertura metálica do Mercado Público de Porto Alegre, RS.** Porto Alegre: SMC/ MJFF. Janeiro de 1995.

TOCCHETTO, Fernanda. **Planos de Salvamento Arqueológico de Sítios Históricos no Município de Porto Alegre, RS: RS.JA- 03, 04, 05 e 06 - Relatório Técnico Final.** Porto Alegre: SMC/ MJFF. Novembro de 1995. (Documento apresentado ao IPHAN).

¹⁷ Para Schiffer, refugio secundário seria todo o material de um sítio cujo local de descarte final não é o mesmo do local de uso. (SCHIFFER, 1972, 07-09 apud SYMANSKI, 1998, p.126)

¹⁸ Esta camada constitui uma lixeira coletiva ou um depósito coletivo de lixo, cuja formação ocorre pelo descarte contínuo do lixo residencial da população em um mesmo local. Segundo Tocchetto, caracteriza-se por ser um processo de formação de refugio secundário típico de ambientes urbanos. (TOCCHETTO, 2001, p.140)

¹⁹ A lama do leito do lago Guaíba, depositada pelos avanços e recuos do nível da água, sela os vestígios criando um ambiente sem oxigênio que impede a proliferação de microorganismos que, ao contrário, contribuiriam para a decomposição dos vestígios materiais orgânicos. Esta característica torna a antiga área do litoral da cidade, atualmente aterrado pelo crescimento da mesma, um local de extrema importância para a história da urbe, pois guarda e preserva há séculos os vestígios materiais da ocupação deste espaço. Renfrew e Bahn citam dentre os ambientes mais propícios à preservação dos vestígios arqueológicos os ambientes alagados. RENFREW, Colin; BAHN, Paul. **Arqueologia: teorias, métodos e practica.** Madrid: Ed. Akal, 1998. p.60.

cotidianamente pelos habitantes da cidade. O ano de 1867, ano de início das obras de construção do novo Mercado, nos fornece uma data limite para a formação do depósito de lixo, ou seja, uma data antes da qual (*terminus ante quem*) (TOCCHETTO, 2001, p.140) teriam sido feitos os descartes.

1.1.2 Segunda intervenção arqueológica

A segunda fase²⁰ dos trabalhos de restauração do Mercado Público ocorreu entre os meses de dezembro de 1994 e abril de 1995. Esta fase foi acompanhada pela arqueóloga, à época bolsista de graduação, Angela Maria Cappelletti. As intervenções ocorreram nos corredores laterais e acessos principais do Mercado Público, com o fim de instalarem nova rede de esgoto pluvial (prancha 02). Foram abertas valas para colocação de tubulações, com dimensão de 1m de largura por, em torno, de 1,60m de profundidade e buracos para colocação de caixas de esgoto, com dimensão de 1,80m de largura por 1,80m a 2,10m de profundidade. Das intervenções, como ocorrera na primeira fase dos trabalhos, foi coletado material arqueológico proveniente da camada cinza escura.

1.1.3 Terceira intervenção arqueológica

Na terceira fase²¹, após intervalo de tempo em que a obra ficou paralisada, os trabalhos se estenderam entre os meses de setembro de 1995 a março de 1996. Esta etapa também teve o acompanhamento da arqueóloga Ângela Maria Cappelletti. As intervenções resultaram da instalação de nova rede de esgoto cloacal, com abertura de valas com profundidade máxima de 0,50m, atingindo apenas a camada de aterro, e da instalação de estruturas de sustentação para dois elevadores (prancha 02). Estas duas últimas intervenções resultaram na abertura de dois poços, PE1 e PE2, com 3m de

²⁰ As informações sobre o acompanhamento arqueológico foram obtidas em: CAPPELLETTI, Ângela Maria **Relatório Parcial do Projeto Arqueologia Histórica em Porto Alegre: os Vestígios Arqueológicos do Mercado Público Central como Elementos Históricos para a Reconstrução do Comportamento e das Relações Sociais da Sociedade Porto Alegrense dos Séculos XVIII e XIX**. Bolsa de aperfeiçoamento da FAPERGS. Agosto de 1995.

²¹ As informações sobre o acompanhamento arqueológico foram obtidas em: CAPPELLETTI, Ângela Maria **Relatório do Projeto Arqueologia Histórica em Porto Alegre: os Vestígios Arqueológicos do Mercado Público Central como Elementos Históricos para a Reconstrução do Comportamento e das Relações Sociais da Sociedade Porto Alegrense dos Séculos XVIII e XIX**. Bolsa de aperfeiçoamento da FAPERGS. Junho de 1996.

profundidade. Apesar da grande profundidade atingida, em PE1, a camada com material arqueológico não foi atingida; e, em PE2, o trabalho não pôde ser acompanhado integralmente, resultando em uma quantidade pequena de vestígios coletados.

1.1.4 Quarta intervenção arqueológica

O acompanhamento arqueológico da etapa final²² do restauro foi realizado pela arqueóloga Beatriz Landa, contratada pela empresa responsável pela obra. Nesta fase dos trabalhos, foram acompanhadas as intervenções para rebaixamento do piso, escavações para colocação de estacas de fundação, escavações para as estruturas de sustentação das passarelas e escavações para instalação de duas escadas rolantes (prancha 02). As escavações para rebaixamento do piso do mercado ficaram entre 0,15m e 0,50m de profundidade, atingindo apenas as camadas formadas por material construtivo. Já as escavações para a colocação de estacas de fundação atingiram maior profundidade, chegando a 2,20m, alcançando a camada com material arqueológico, assim como as intervenções relacionadas às estruturas de sustentação das passarelas, com 2,50x1,30m, e as intervenções relacionadas à instalação das escadas rolantes, estas, as maiores intervenções da obra, com dimensão máxima de 6,50x2,50m por 3,30m de profundidade. Contudo os vestígios arqueológicos, lixeira coletiva do século XIX, somente foram evidenciados na porção leste da edificação, nos quadrantes I e IV. No quadrante I, em uma área delimitada entre os pilares 101 e 109, os vestígios arqueológicos apareceram em maior concentração, associados com camada de coloração negra. Na área compreendida pelos demais pilares, o material arqueológico também foi evidenciado, porém a camada de coloração negra não. A oeste, adjacente à área referida, amplas intervenções, não previstas, com dimensão máxima de 5x6m por 4,50m de profundidade ocorreram, a fim de desatolarem as máquinas escavadeiras. Nestas áreas, não foram evidenciados materiais arqueológicos, representando um limite para a área de ocorrência destes vestígios. Este quadrante foi, também, o único no qual foi evidenciada a camada com vestígios arqueológicos, quando das escavações para as fundações das estruturas de sustentação das passarelas (A e B). As escavações para a instalação das escadas rolantes ocorreram nos quadrantes I e III, contudo somente no primeiro foi

²² As informações sobre o acompanhamento arqueológico foram obtidas em: LANDA, Beatriz **Relatório Final - Acompanhamento e Salvamento Arqueológico na Execução da 4ª Etapa do Projeto de Restauração do Mercado Público Central de Porto Alegre**. Porto Alegre, 1996.

evidenciada a camada com material arqueológico. A Intervenção foi a que atingiu a maior dimensão, chegando a 6,50m de comprimento por 2,50m de largura, a profundidade chegou a 3,30m. A esta profundidade foi atingido o solo estéril do terreno, chegando-se ao final da camada orgânica, cuja espessura ficou em torno de 0,60 a 0,80m. Abaixo, no desenho, podemos ver um dos perfis estratigráficos registrados durante a escavação para instalação de uma das escadas rolantes. Percebe-se a espessa camada de aterro, camada de saibro, feita para a construção do mercado e, sobre ela, sucessivas intervenções e pisos.

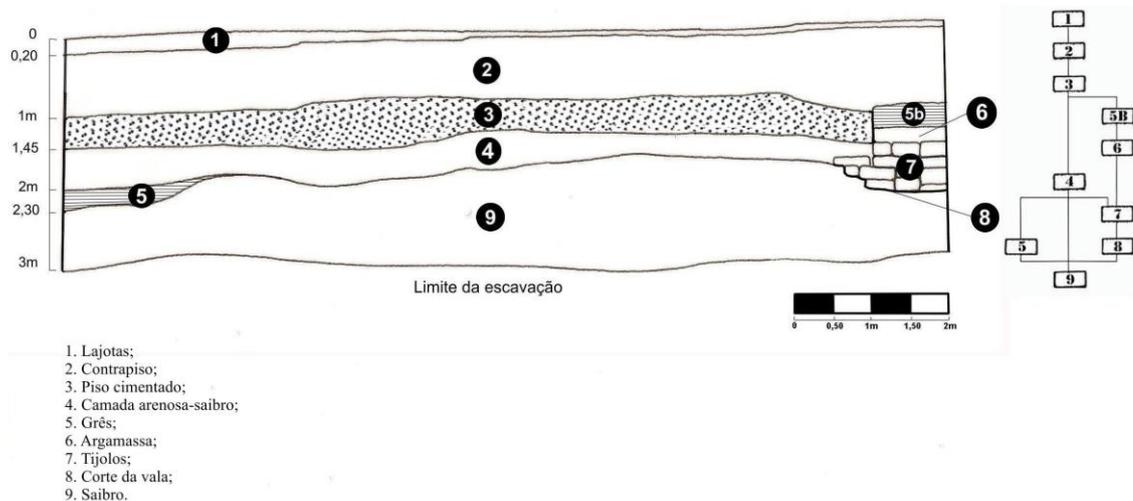


Figura 01 - Desenho do perfil estratigráfico da parede sul da escavação, para a instalação da fundação da escada rolante, entre os pilares P10 e P14, na quadra I (QI)

No quadrante IV, ao sul, durante a escavação para a instalação das estacas de fundação (poços com 2,20m de profundidade), foram evidenciados vestígios arqueológicos associados com a camada orgânica em áreas mais centralizadas e próximas à porção leste do quadrante.

Foi anexado ao relatório final da quarta fase das obras de restauro do Mercado relatório geotécnico²³, feito no início da década de 1990, documento que nos forneceu importantes informações sobre a sequência estratigráfica do sítio. Na prancha quatro (4), apresentamos desenho esquemático, baseado nas informações obtidas no relatório, mostrando o relevo do antigo leito do Lago Guaíba²⁴ em dois sentidos, de leste a oeste e de sul a norte. Na primeira imagem, o sentido acompanha paralelamente a linha litorânea, mostrando que, em geral, o relevo é homogêneo, com exceção do intervalo

²³ Relatório das prospecções feitas pela ETA, Tecnologia de Materiais - março de 1992.

²⁴ O limite da superfície do leito foi estabelecido pelas profundidades em que se identificou o final da camada de coloração preta, relacionada à ocupação do espaço litorâneo.

entre as sondagens “S6” e “S8”, onde aparece uma depressão no terreno. Na segunda imagem, o sentido é perpendicular à linha litorânea, mostrando suave declive do terreno em direção ao lago, com exceção do intervalo entre as sondagens “S9” e “S7”, onde novamente aparece uma forte depressão no terreno. A depressão no terreno, centralizada na sondagem “S5”, pode ter sido decorrência de escavação para instalação de estrutura do próprio mercado, o que pode explicar a ocorrência de camada com material construtivo entre 3,30m e 4,50m de profundidade. Nas imagens, a linha pontilhada representa uma projeção do relevo original, desconsiderando a referida depressão. Em quatro das sondagens feitas, foi evidenciada a camada em que se encontram os vestígios arqueológicos, entre 1m e 3,80m de profundidade (são elas as sondagens “S1”, “S9”, “S5”, “S3” e “S4”).

Nota-se, a partir das informações obtidas nos relatórios, que a porção leste do Mercado delimita a área onde aparece a camada de coloração escura. Observando a prancha 01, a linha da costa em 1844, anterior à construção da edificação, passa próxima à área da metade leste do Mercado, distanciando-se a oeste. Provavelmente, a evidenciação da camada escura e a ocorrência de maior concentração de vestígios arqueológicos nesta porção do Mercado estejam relacionadas à maior facilidade de despejo de resíduos, junto à antiga margem do lago, pela população da cidade nos séculos XVIII e XIX.

Ao final das três fases de acompanhamento das obras de restauro, foi computado um total de 8,508 peças (entre objetos inteiros e fragmentados) (TOCCHETTO, 1998). A seguir, apresentamos gráfico com a discriminação das quantidades de materiais coletados, por categoria.

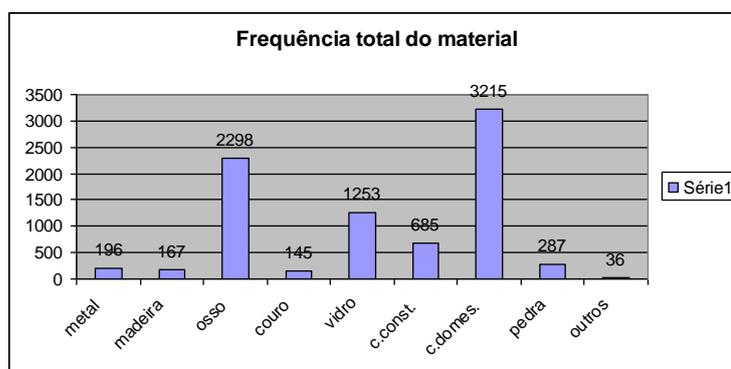


Figura 02 - Gráfico com a quantidade total dos vestígios coletados, discriminados por categoria.

A categoria denominada cerâmica doméstica abarca quatro subcategorias: cerâmica simples, cerâmica vidrada, grês e louça. A última, representando uma

importante fonte de informações para a datação relativa de um sítio arqueológico, divide-se, em outras quatro categorias: faiança, faiança fina, porcelana e ironstone²⁵. Outra categoria que fornece uma importante fonte de informações para a datação relativa de um sítio é a vítrea²⁶.

Santos, ao trabalhar com o material vítreo e de grês, relacionados ao consumo de bebidas alcoólicas, resgatado do sítio do Mercado Público, desenvolveu gráfico de barras para datação da deposição de lixo. Segundo ele, o período mais intenso de ocupação, ou de utilização do espaço para deposição de lixo, “teve como data inicial 1830 e terminal 1870” (SANTOS, 2005, p.49). A data terminal apresentada, posterior ao término das obras de construção do Mercado, a princípio parece ser contraditória com o fato do término da obra representar uma data limite para a formação do depósito de lixo. Mas, segundo Santos, em 1871, ocorrera o calçamento interno do Mercado. Muito provavelmente, nesta ocasião, tenha sido novamente depositado material arqueológico junto com camada de aterro, o que explicaria a data tardia²⁷.

²⁵ Elementos decorativos e da matéria das louças (ex: esmalte), por terem sido utilizados em períodos conhecidos no processo de fabricação pelas indústrias, fornecem importantes delimitadores temporais para datação dos depósitos de lixo setecentista e oitocentista. Contudo, devido às limitações de tempo para a pesquisa, não foi possível trabalhar diretamente com os vestígios materiais, mais especificamente com a louça, a fim de encontrar datas relativas para a formação dos depósitos de lixo.

²⁶ À maneira das louças, o processo produtivo dos materiais vítreos, mais especificamente dos frascos e garrafas, deixa elementos identificáveis possíveis de datação como, por exemplo, as cicatrizes dos moldes utilizados na fabricação dos artefatos.

²⁷ Este é um exemplo da importância de se ter um controle mais preciso da proveniência diacrônica dos vestígios. A datação foi feita com todo o material coletado, sem discriminação precisa da proveniência, como se o depósito tivesse se formado de uma única vez, sem formação de diferentes estratos.

1.2 Sítio Praça Parobé (RS-JA-19)

O sítio RS-JA-19 abrange a área da Praça Parobé delimitada, a oeste, pelo Mercado Público Central, a norte, pela Avenida Júlio de Castilhos, a leste, pela Rua Praça Pereira Parobé e, a sul, pela Praça 15 de Novembro (prancha 01). A área utilizada atualmente como terminal de linhas de ônibus municipais passou por algumas transformações ao longo do século XIX e XX. Até meados do século XIX, conservava a margem original do lago Guaíba, praia arenosa que formava um amplo largo. Com o crescimento do comércio e a criação do primeiro mercado da cidade, tornou-se necessária estrutura apropriada para abrigar as embarcações que vinham à cidade para abastecê-la com produtos agrícolas. Foi, então, iniciada a construção de uma doca²⁸, chamada Doca das Frutas, em 1844, sendo finalizada em 1852 (FRANCO, 1998, p.314). A doca serviu à cidade durante todo o segundo quartel do século XIX, ocupando a área compreendida hoje pela Praça Parobé. Em 1919, a mesma foi aterrada (FRANCO, 1998, p.314), sendo construída uma praça ajardinada sobre o local onde se encontrava no ano de 1925. A enchente de 1941 destruiu completamente os jardins do logradouro (FRANCO, 1998, p.314). A partir de então, o espaço passou a ser utilizado até o presente como estacionamento para os ônibus municipais.

No ano de 1999²⁹, foram iniciadas as obras de remodelação do terminal de ônibus que funciona no local. As intervenções se estenderam pelo período compreendido entre 22 de outubro e 16 de dezembro de 1999. Entre os dias 22 de outubro e 11 de novembro, a arqueóloga Beatriz Valadão Thiesen ficou responsável pela coordenação dos trabalhos de acompanhamento arqueológico; e, entre os dias 12 de novembro e 16 de dezembro, a arqueóloga Fernanda Bordin Tocchetto.

A área impactada pelas obras abrangeu um espaço de 81m por 37m. As intervenções no solo compreenderam perfurações (com perfuratriz) para a colocação de estacas, escavações para a construção da fundação dos pilares de sustentação do novo terminal, escavações para a construção de pequena edificação, valas para instalação de rede de esgoto pluvial, vala para deslocamento de rede elétrica e escavações para acúmulo da água que vertia do terreno.

²⁸ Parte de um porto destinada à atracação e abrigo das embarcações, e a operação de carga e descarga. (HOLZHACKER; SACCHETTA, 1975, p.120)

²⁹ As informações sobre o acompanhamento arqueológico foram obtidas em: TOCCHETTO, Fernanda Bordin. **Relatório Técnico Final: pesquisa arqueológica e valorização do patrimônio material pré-histórico e histórico do município de Porto Alegre**. RS. Porto Alegre, SMC/MJF, Janeiro de 2000.

Nas intervenções X1Y11 e X1Y13 (prancha 05), foi evidenciada uma das laterais da antiga Doca das Frutas, com estrutura formada por pedras regulares (lajes) de arenito que revestem parede do cais de atracação das embarcações. Nas intervenções X1Y9, X1Y7 e X1Y5 (prancha 05), foi possível a evidenciação do interior da doca, a rampa de acesso, formada por pedras irregulares e argamassa.

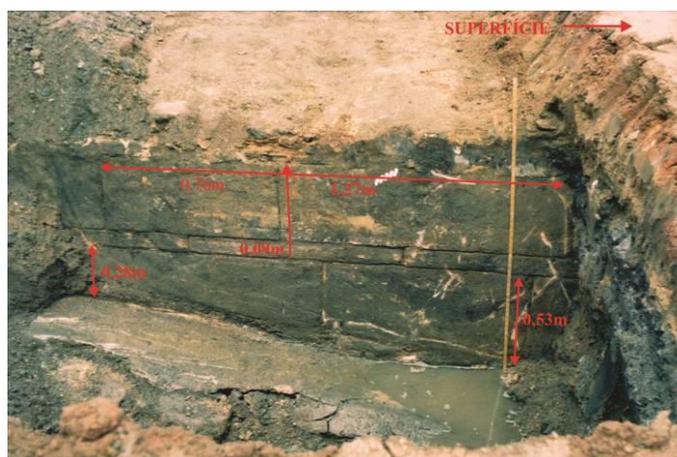


Figura 03 - Fotografia de parte da lateral oeste da Doca das Frutas, evidenciada durante os trabalhos de acompanhamento arqueológico.

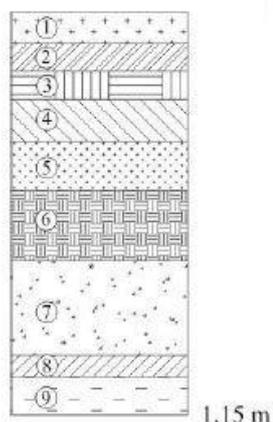
Em Y10X2 e Y10X1 (prancha 05), em área externa, a estrutura da antiga doca, sobre o espaço aterrado para a construção do atual Mercado Público Central, as profundidades escavadas foram superiores às demais intervenções, ficando entre 1,00m e 3,00m³⁰. Apenas nestas duas intervenções foi possível, devido à maior profundidade, a evidenciação da superfície da antiga praia que existia no local antes do aterramento da área. Sobre a mesma, como ocorrerá no sítio RS-JA-05, foi identificada camada formada pelo descarte de lixo doméstico³¹. Na figura 04, podemos visualizar o perfil estratigráfico de uma das intervenções.

³⁰ Nas demais intervenções, a profundidade máxima foi de 0,78m nas fundações e 0,68m na área central.

³¹ Não foi possível trabalhar com a quantificação dos vestígios encontrados. A única informação que temos é que foram sistematicamente coletadas cerâmicas simples, cerâmicas vidradas, faiança fina (louça), grês, vidros e outros objetos não denominados.

PERFIL ESTRATIGRÁFICO NORTE TRINCHEIRA A SO DA ÁREA

DEVE-SE CONSIDERAR QUE AS DUAS CAMADAS SUPERFICIAIS DE PISOS (ASFALTO E PARALELEPÍPEDO) HAVIAM SIDO RETIRADAS ANTES DO TRABALHO ARQUEOLÓGICO.



- 1-CAMADA DE AREIA (3ª) 9 cm
- 2-CAMADA DE ARGILA VERMELHA (4ª) 8 cm
- A 5ªCAMADA É FORMADA POR LENTES NÃO UNIFORMES, COM MATERIAL DO SÉCULO XIX, CORRESPONDENDO AOS NÚMEROS DE 3 A 8.
- 3-SOLO MARROM CLARO 8 cm
- 4-SOLO COM CARVÃO 12 cm
- 5-AREIA 14 cm
- 6-SOLO MARROM ALARANJADO 20 cm
- 7-SOLO MARROM ACINZENTADO 27 cm
- 8-ARGILA 6 cm
- 9-CAMADA CINZA ESVERDEADA ESTÉRIL (6ª) 11 cm

ESCALA 1:20

Figura 04 - Perfil estratigráfico de uma das valas. Na prancha 05, o local do perfil está identificado pela letra “P”.³²

³² Perfil estratigráfico obtido em:

OLIVEIRA, Alberto Tavares Duarte de. **Um Estudo em Arqueologia Urbana: a carta de potencial arqueológico do Centro Histórico de Porto Alegre**. Porto Alegre, 2005. 242f. Dissertação (Mestrado em História) – PUCRS.

1.3 Sítio Praça Rui Barbosa (RS-JA-06)

O sítio arqueológico localiza-se na quadra ocupada pela Praça Rui Barbosa (prancha 01), delimitada pelas seguintes vias: a sul, pela Rua Voluntários da Pátria; a oeste, pela Rua Dr. Flores; a norte, pela Avenida Júlio de Castilhos; e, a leste, pela Rua Praça Rui Barbosa. O sítio passou por duas intervenções arqueológicas em anos e por razões diferentes. A primeira ocorreu no ano de 1995, devido a obras de remodelação do terminal de ônibus que ocupa o espaço compreendido pela praça. A segunda intervenção foi desenvolvida entre os anos de 2007 e 2008, em razão das obras no local do Centro Popular de Compras (camelódromo).

O espaço ocupado atualmente pelo terminal dos ônibus municipais e pelo Centro Popular de Compras teve diferentes funções predominantes ao longo da história. No início da ocupação da cidade, a área margeava o lago Guaíba, sendo uma praia pouco profunda, onde se estabeleceram oficinas artesanais e estaleiros de reparo e construção de embarcações. Atividade que tornou o espaço conhecido como “praia do estaleiro” ou “praça do estaleiro” (FRANCO, 1998, p.354-355). Durante a Guerra Farrapos obrigou a transferência do matadouro público para o interior da área fortificada, tendo sido a “praia do estaleiro” o local escolhido para a instalação provisória do matadouro (FRANCO, 1998, p.354-355). No ano de 1879, a praia sofreu radical modificação, sendo aterrada para implantação do paradoro das carretas que chegavam à cidade para abastecê-la com víveres, passando a ser identificada, a partir de então, como Praça das Carretas. Em 1889, o paradoro das carretas é transferido para os campos da redenção (FRANCO, 1998, p.354-355). Uma década depois, em 1900, o corpo de bombeiros da cidade constrói seu quartel em um barracão na antiga Praça das Carretas (FRANCO, 1998, p.354-355). Em meados do século XX, o quartel é transferido do local. A praça passa ser utilizada como estação final dos ônibus municipais que se dirigem ao centro da cidade, função ainda exercida.

1.3.1 Primeira intervenção arqueológica

A primeira intervenção no local, acompanhada por equipe de arqueologia, ocorreu entre 07 e 22 de junho de 1995³³. O trabalho arqueológico se caracterizou como um trabalho de salvamento, iniciando na etapa final das obras de remodelação dos terminais de ônibus existentes no local. Foram feitas cinco trincheiras para a instalação de rede de esgoto pluvial e abertura de buracos para a instalação das fundações de sustentação dos pilares do telhado do novo terminal. Contudo apenas a abertura da última trincheira foi acompanhada (figura 05). A área acompanhada totalizou 124m², tendo a trincheira, para instalação da rede de esgoto pluvial 91m de comprimento por 1m de largura. Em intervalos regulares, localizados perpendicularmente à trincheira, foram abertos onze (11) buracos para a construção das fundações de sustentação dos pilares do telhado, com 3m² de área. Durante os trabalhos, foram coletados sistematicamente e assistematicamente materiais arqueológicos provenientes de deposição de lixo (lixeria coletiva) e ou do aterramento do local no século XIX. Foi feito um poço-teste com 0,50m², chegando à profundidade de 1,30m, no qual foram evidenciados diferentes estratos de ocupação da praça (figuras 06 e 07). Dentre estes o antigo calçamento de pedras irregulares, entre 0,76m e 0,82m de profundidade. Também foi evidenciada estrutura de tijolos, formando uma espécie de canaleta, cuja base encontrava-se a 1,08m de profundidade. Os estratos onde foi evidenciada a maior concentração e diversidade de vestígios arqueológicos encontravam-se a uma profundidade entre 0,49 e 0,60m. As profundidades atingidas pelas obras ficaram entre 0,96m e 1,30m, não alcançando o solo estéril.

³³ As informações sobre o acompanhamento arqueológico foram obtidas em: CAPPELLETTI, Ângela Maria **Relatório Parcial do Projeto Arqueologia Histórica em Porto Alegre: os Vestígios Arqueológicos do Mercado Público Central como Elementos Históricos para a Reconstrução do Comportamento e das Relações Sociais da Sociedade Porto Alegrense dos Séculos XVIII e XIX**. Bolsa de aperfeiçoamento da FAPERGS. Agosto de 1995. TOCCHETTO, Fernanda. **Planos de Salvamento Arqueológico de Sítios Históricos no Município de Porto Alegre, RS: RS.JA- 03, 04, 05 e 06 - Relatório Técnico Final**. Porto Alegre: SMC/ MJJF. Novembro de 1995. TOCCHETTO, Fernanda. **Relatório Técnico Final do Projeto “Levantamento de Sítios Arqueológicos de Ocupação Indígena no Município de Porto Alegre, RS” e Planos de Salvamento Arqueológico dos Sítios Históricos no Município de Porto Alegre, RS** Porto Alegre: SMC/ MJJF. Julho de 1998.

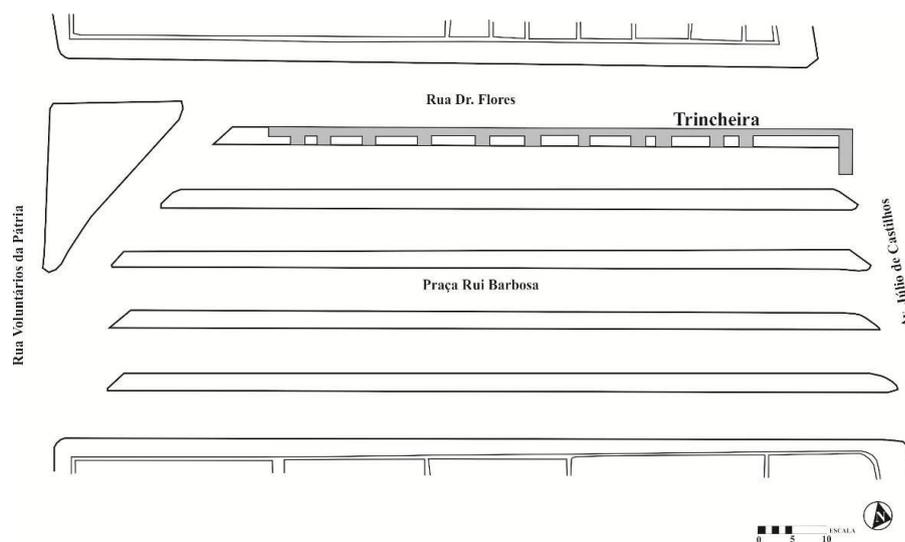


Figura 05 - Localização da última vala (trincheira) aberta na obra.³⁴

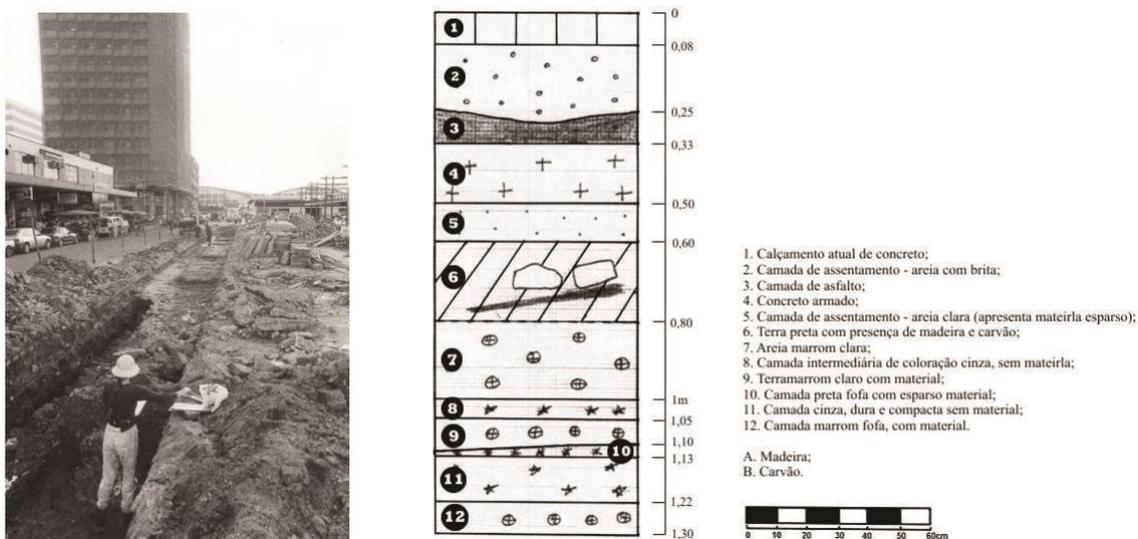


Figura 06 e 07 - À esquerda, fotografia mostrando o acompanhamento arqueológico da escavação da vala (trincheira)³⁵ e, à direita, perfil estratigráfico da sondagem aberta para reconhecimento da sequência estratigráfica do sítio³⁶.

Foi computado um total de 4423 objetos (entre peças e fragmentos), coletados durante os trabalhos de salvamento arqueológico.

³⁴ Planta obtida em:

OLIVEIRA, Alberto Tavares Duarte de. Op. cit., p.105.

³⁵ Idem.

³⁶ Desenho estratigráfico trabalhado a partir de perfil obtido em: CAPPELLETTI, Ângela Maria. Op. cit., Anexos.

Santos, utilizando os vestígios materiais vítreos e de grês, datou o período de maior intensidade de deposição de refugo no local entre os anos de 1848 e 1870 (SANTOS, 2005, p.56).

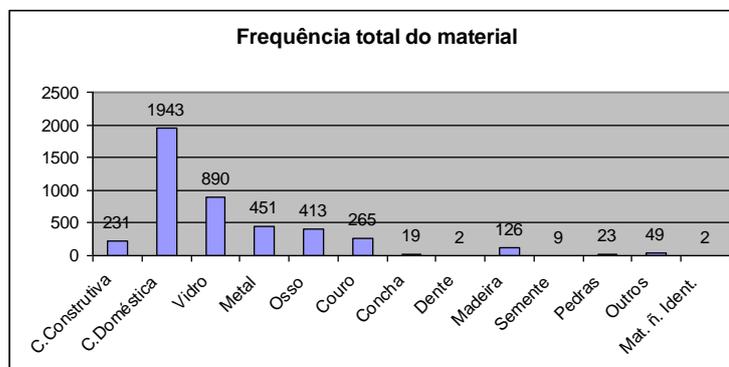


Figura 08 - Gráfico mostrando a distribuição dos vestígios arqueológicos coletados por categoria material.

1.3.2 Segunda intervenção arqueológica

Entre outubro de 2007 e julho de 2008, foi feito o segundo acompanhamento arqueológico na Praça Rui Barbosa (desde 1995, cadastrado como sítio arqueológico), em razão da construção de um Centro Popular de Compras (camelódromo) no local³⁷. A coordenação da equipe de arqueologia ficou sob a responsabilidade da arqueóloga Claudia de Oliveira Uessler. A área abrangida pelo empreendimento ocupou as Praças Rui Barbosa e Tamandaré, num total de 18.169,04m². Contudo nos deteremos apenas na descrição da pesquisa realizada na Praça Rui Barbosa³⁸, praça que compreende uma área de 8.174m². As intervenções no solo por parte das obras de engenharia totalizaram sessenta (60) fossos para a acomodação das fundações dos pilares de sustentação da estrutura da edificação e duas (2) valas para a instalação de nova rede de esgoto pluvial e cloacal. As escavações foram feitas com maquinário pesado (retroescavadeiras e perfuratriz). Os fossos para as fundações foram denominados de quadras pela equipe de arqueologia. Na prancha 06, em sistema alfanumérico, estão localizadas as intervenções. As quadras tiveram dimensões variadas entre 1,50x1,50m, 1,50x2,00m e 1,60x0,80m. A

³⁷ As informações sobre o acompanhamento arqueológico foram obtidas em: UESSLER, Cláudia de Oliveira. **Programa de Salvamento Arqueológico no sítio Praça Rui Barbosa (RSJA06), Porto Alegre, RS. Relatório Parcial. Porto Alegre: IPHAN, 2009.**

³⁸ A omissão da pesquisa realizada na Praça Tamandaré se deve: ao fato de tal praça ter sido resultado de aterro realizado sobre o lago no século XX. No século XIX, a margem do lago beirava o que hoje seria o meio da Praça Rui Barbosa. Desta forma, os vestígios arqueológicos encontrados na primeira tendem a ser de período mais recente, não interessando diretamente à pesquisa, pois esta tem o foco no século XIX.

profundidade atingida alcança os 5m, sendo a escavação feita em três etapas: as duas primeiras feitas com retroescavadeira e a última, com perfuratriz. Durante o acompanhamento, foi feita coleta dos vestígios arqueológicos por amostragem, ou seja, apenas parte dos sedimentos com vestígios materiais foram avaliados. Segundo as informações contidas no relatório, as estratigrafias encontradas nas quadras são muito parecidas com a encontrada na linha ele (L) (prancha 06). As sequências estratigráficas basicamente contêm as seguintes camadas: camada de concreto armado, camada de areão, camada de brita e camadas pretas com vestígios arqueológicos, seguidas das camadas mais profundas. Na linha ele (L), foi evidenciado antigo piso de pedras irregulares, entre 0,40m e 0,60m de profundidade, sob compacta camada de aterro de cor vermelha. Sob as pedras do calçamento, inicia a sequência de camadas escuras com vestígios arqueológicos.



Fotografia: Cláudio Fachel

Figura 09 - Fotografia mostrando o perfil estratigráfico de uma das quadras. No centro da fotografia, visualizam-se as pedras irregulares do antigo calçamento da praça e, logo abaixo delas, as camadas escuras com material arqueológico *in situ*.³⁹

Durante o acompanhamento arqueológico, foram identificadas concentrações de vestígios arqueológicos semelhantes em áreas comuns, mostrando que o descarte dos mesmos pode ter respeitado uma especialização espacial. Na linha ele (L), nas quadras L12, L13, L14, L15, L16 e L17, foram evidenciadas concentrações de retalhos de latas, de couros, metais e escoria de ferro.

³⁹ Fotografia obtida em:

BITENCOURT, Daiane Brum. **Para sua Saúde e Vigor:** práticas de cura e medicamentos populares em Porto Alegre (1776-1936). Dissertação de Mestrado, PPGH-PUCRS, Porto Alegre. 2011. p.61.

Em muitas das quadras escavadas, foram identificadas estruturas de madeira como pilares, estacas e pranchões. Na prancha 06, identificadas com círculos amarelos, podemos visualizar as quadras em que foram evidenciados vestígios de estruturas em madeira (quadras I19, I21, I22, J18, J19, J21, J22, H11, H16, H17, H18, H19, H20, H21, H22, K17, K18, K19, K20 e K21). Na mesma prancha, apresentamos algumas imagens dos vestígios evidenciados. Em algumas destas quadras, os vestígios se encontravam mais bem conservados, preservando sua forma, de maneira que puderam ser identificados. Na quadra I19, foi evidenciada tábua, a 1,70m de profundidade, com 5cm de espessura por 0,30m de largura; sob a mesma, um poste de sustentação com 0,15m de diâmetro. Na quadra J18, foi identificado pilar de madeira a 1,50m de profundidade. Em J19, foi possível visualizar um negativo de pilar e a evidência de estacas e pranchões de madeira. Entre as quadras K18 e K19, apareceu continuação de pranchão de madeira, associado em K19 a muitos cravos, uma corrente e fragmentos de metais. Na quadra K17, foi registrada a concentração de fragmentos de pratos de um mesmo padrão decorativo e, sob as evidências, foi identificada estrutura de madeira, formada por pranchões, a 2,00m de profundidade. Na quadra K20, um pranchão de madeira a 2,00m de profundidade foi evidenciado. E, por último, em H20, madeira com 0,16m de largura por 1,92m de comprimento e um pilar de madeira foram evidenciados.

Em algumas quadras, também foi percebido um forte cheiro de óleo (quadras H15, H19, J12, J13, J14, J15, K13, K14, K16 e K19). Na prancha 06, as quadras e a área em que foi identificada a presença de óleo estão identificadas por linha pontilhada azul. Na camada preta, a 2,00m de profundidade, objetos incrustados de óleo (ou piche) e tinta azul foram identificados.

Na extremidade nordeste da praça, na quadra H11, muitas dificuldades foram encontradas pelas máquinas para realizar a escavação. Nesta quadra, foi evidenciada uma grande madeira com 1,10m de comprimento por 0,35m de largura por 0,28m de espessura e, associados no mesmo sedimento, foram encontrados grandes pedaços de metal.

Além das quadras, foram abertas valas para a instalação das novas redes de esgoto pluvial e cloacal. Na primeira vala, aberta com escavadeira de esteira, foi atingida a profundidade de 2,00m, tendo sido identificado o início da camada preta com vestígios arqueológicos entre 1,80m e 2,00m. A vala localizou-se entre as quadras H10 e H16. Próximo à quadra H11, foi evidenciada madeira com recorte de encaixe, pedaços de metal com rebites e uma corrente de 4m de comprimento a 2,50m de profundidade (a

profundidade da vala foi ampliada a pedido dos pesquisadores). Entre as quadras H13 e H14, poucos vestígios foram identificados, entre os quais: fragmentos de louça, metais, retalhos de latas e couro. No intervalo final da vala, entre as quadras H15 e H16, foram evidenciados retalhos de metais oxidados e cintas de barris fragmentadas. Na segunda vala, entre os eixos K e L e linhas 21 e 22, em razão de um rompimento de canalização, a mesma foi inundada pela água, dificultando a visualização da estratigrafia durante os trabalhos de escavação. A camada preta com vestígios arqueológicos foi identificada entre 1,34m e 1,20m de profundidade.

Os vestígios materiais coletados durante o trabalho de campo ainda estão sendo processados, como informado no relatório. Por esta razão ainda não há uma ficha de análise e quantificação desses vestígios (na prancha 06, apresentamos imagens de alguns dos vestígios coletados durante os trabalhos de campo). Contudo uma fração do material foi analisada pela arqueóloga Daiane Brum Bitencourt no desenvolvimento de sua dissertação de mestrado. Bitencourt, utilizando vestígios de louças e vidro, criou gráfico de barras para datação média de ocupação do sítio.⁴⁰ O período obtido para a maior intensidade de ocupação do sítio ficou entre os anos de 1845 e 1890 (BITENCOURT, 2011, p.68), sensivelmente diferentes da data média obtida por Santos, entre 1850 e 1870 (SANTOS, 2005, p.56), para a datação dos vestígios vítreos e de grês, coletados na primeira intervenção arqueológica ocorrida na Praça Rui Barbosa⁴¹.

⁴⁰ O material arqueológico selecionado para a datação é proveniente tanto da Praça Rui Barbosa como da Praça Tamandaré. Como os dois logradouros foram criados em momentos diferentes de aterramento do lago, a data média de ocupação obtida no gráfico pode ter sofrido alguma distorção. Probabilidade reconhecida por Bitencourt em sua dissertação.

⁴¹ Para maior precisão na datação destes depósitos, seria aconselhável um maior controle da proveniência sincrônica e diacrônica dos vestígios coletados. Com isso poderiam ser feitas datações separadas para cada estrato identificado. Mas, infelizmente, a dinâmica dos trabalhos de acompanhamento arqueológico dificulta e, muitas vezes, impossibilita este controle. Outro procedimento que contribui para a maior exatidão da data média obtida é a combinação de diferentes categorias materiais na elaboração do gráfico de barras.

1.4 Sítio Praça da Alfândega (RS-JA-23)

O sítio arqueológico encontra-se no espaço compreendido por uma das principais praças da cidade, a Praça da Alfândega. Esta está delimitada, a sul, pela Rua dos Andradas; a oeste, pela Rua Capitão Montanha; a norte, pela Rua Siqueira Campos; e, a leste, pela Rua Cassiano Nascimento (prancha 01).

A área ocupada pela Praça da Alfândega recebeu, em meados do século XVIII, os primeiros colonizadores europeus da região. Estes se estabeleceram entre a ponta da península e a dita área compreendida atualmente pela praça. No decorrer dos anos, tornou-se uma importante praça de comércio, comércio intensificado com a escolha do local como ponto de embarque e desembarque da cidade. Em razão do movimentado comércio de gêneros alimentícios que ali se fazia, ficou por muitos anos conhecida como Largo da Quitanda ou Praça da Quitanda. Em 1806, foi concluída a construção de extenso trapiche em frente do largo (ZAMIN, 2001, p.1), somando-se ao comércio local, com maior proporção, o comércio de longo curso. Na década de vinte do século XIX, foi concluído um grande prédio no centro da praça para instalação, em prédio próprio, da Alfândega da cidade (1820). A partir de então, o largo, com a remoção parcial das quitandas, passou a ser chamado como Praça da Alfândega. Entre os anos de 1856 e 1858, um cais⁴² foi construído em frente da praça, com duas escadarias a oeste e a leste do trapiche de atracação (ZAMIN, 2001, p.3). A antiga praia cedeu espaço a um cais retilíneo, que se estendia por quase toda a orla da cidade. Após meio século da construção deste cais, foram iniciadas as obras do atual porto da cidade, com o aterramento da área imediatamente a norte da praça. No ano de 1912, foi destruído o quase centenário prédio da alfândega (FRANCO, 1998, p.23-26). A edificação dos prédios da Delegacia Fiscal do Tesouro Nacional (atualmente Museu de Arte do Rio Grande do Sul/MARGS) e dos Correios e Telégrafos (atualmente Memorial do Rio Grande do Sul) deram à praça os limites atuais.

Na área abrangida pelo logradouro, ocorreram três intervenções arqueológicas em momentos distintos, em razão de obras de infraestrutura e de remodelação do mesmo (prancha 07). A primeira intervenção aconteceu no ano de 2002, em decorrência de obra de instalação de rede de fibra ótica na Rua dos Andradas, junto à Praça da Alfândega, resultando no cadastramento do local como sítio arqueológico. Nos anos de 2006 e

⁴² Parte do porto onde atracam as embarcações, usada principalmente para operações de embarque e desembarque. (HOLZHACKER; SACCHETTA, 1975, p.67).

2007, foi desenvolvida pesquisa preventiva às obras de remodelação da praça, em razão de a mesma ser cadastrada como sítio. Tais obras ocorreram entre os anos de 2009 e 2010, obras acompanhadas por equipe de arqueólogos em uma terceira intervenção na praça.

1.4.1 Primeira intervenção arqueológica

Entre os dias 19 e 23 de setembro de 2002⁴³, ocorreram obras de instalação de rede de telecomunicações ao longo da Rua dos Andradas, contíguas à Praça da Alfândega. Em razão de a praça ser tombada em nível estadual⁴⁴, foi exigido o acompanhamento arqueológico das intervenções, que ficou sob a responsabilidade da arqueóloga Beatriz Thiesen. Ao total, foram abertos cinco (5) segmentos de valas para a instalação das tubulações e oito (8) poços para a construção de caixas de alvenaria para manutenção da rede. Ao final dos trabalhos, foi computado um total de 6.507 fragmentos de artefatos coletados, resultando no registro do local como sítio arqueológico.

Um dos poços, denominado de sondagem 01, teve um registro estratigráfico mais acurado, no qual nos deteremos para discutir a sequência estratigráfica encontrada (na prancha 07, a sondagem está representada na cor verde). Tal sondagem teve a dimensão de 2,9x1,9m, atingindo a profundidade aproximada de 2m.



Figura 10 – Fotografia geral da sondagem 01⁴⁵.

⁴³ As informações sobre o acompanhamento arqueológico foram obtidas em: OLIVEIRA, Alberto Tavares Duarte de. Op. cit., p.129-133.

⁴⁴ A praça foi tombada pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico estadual no ano de 1987. (ZAMIN, 2001, p.10).

⁴⁵ Imagem cedida por Alberto Tavares Duarte de Oliveira.

Na prancha 08, apresentamos o perfil estratigráfico, seguido da sequência estratigráfica, representada por matriz⁴⁶, para melhor identificação das camadas e entendimento do processo de deposição dos estratos arqueológicos. No perfil estratigráfico, podemos visualizar diferentes depósitos⁴⁷ e estratos⁴⁸ de ocupação do logradouro desde o momento atual, representado pelo piso de pedras portuguesas (1), até a primitiva praia, contemporânea à chegada dos primeiros colonizadores europeus (24). Os vestígios arqueológicos foram encontrados em algumas das camadas (E06, E07, E11, E12, E13, E17, E22, E23 e E24). Abaixo apresentamos o total dos vestígios arqueológicos coletados na sondagem 01.

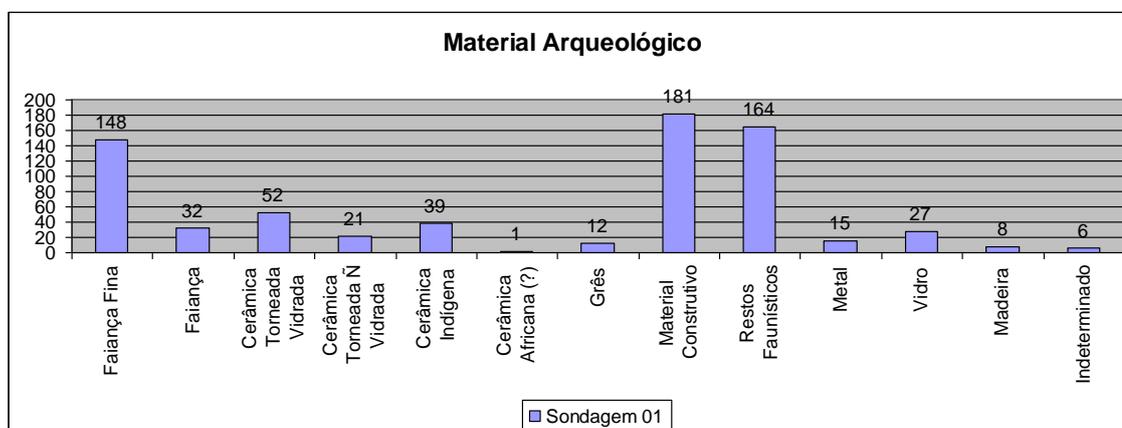


Figura 11 - Quantificação do material arqueológico coletado durante a escavação da sondagem 01, com a discriminação dos vestígios por categoria material.

Cotejando as informações obtidas pelo perfil estratigráfico com as informações obtidas nas demais pesquisas arqueológicas desenvolvidas na praça, elaboramos uma cronologia relativa para datar em períodos a sequência estratigráfica (prancha 08). O intervalo entre o primeiro estrato (1) e o depósito onze (10) possivelmente esteja relacionado a período correspondente ainda ao século XX, pois a interface inferior do depósito (0,75m) relaciona-se à profundidade em que foi evidenciado, nas pesquisas posteriores, um antigo nível da praça, contemporâneo aos últimos momentos do antigo

⁴⁶ Sistema desenvolvido por Edward C. Harris para esquematizar de forma legível as sequências estratigráficas complexas de sítios arqueológicos. Harris no livro “Princípios de Estratigrafia Arqueológica” apresenta seu sistema, que ficou mundialmente conhecido como “Harris Matrix”. (HARRIS, 1991).

⁴⁷ Depósito aqui é entendido como sinônimo de aterro.

⁴⁸ Estrato, por sua vez, refere-se a camadas formadas por descarte e acúmulo cotidiano de resíduos.

prédio da Alfândega, destruído em 1912⁴⁹, e ao Chafariz da Imperatriz, removido em 1903⁵⁰. Ou seja, novos depósitos e estratos somente poderiam ter sido formados após estas datas. Datas que nos fornecem limitadores cronológicos para o fim da formação dos estratos e depósitos, *terminus ante quem* (TOCCHETTO, 2001, p.140). O material arqueológico coletado nos fornece, também, uma importante fonte de informação para a periodização da sequência estratigráfica⁵¹. Abaixo, apresentamos gráfico com a distribuição dos vestígios arqueológicos por categoria, relativa ao primeiro período considerado.

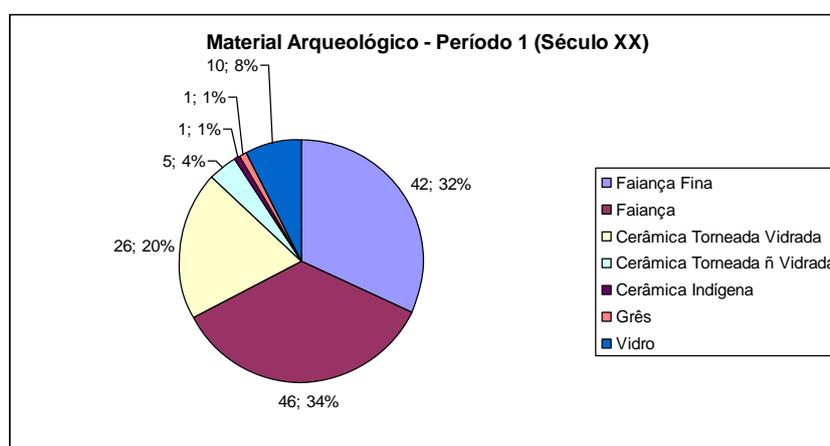


Figura 12 - Quantificação do material arqueológico para o primeiro período identificado. Foram considerados para a elaboração do gráfico somente os elementos que contribuem para a datação. As unidades estratigráficas E17 e E19 foram desconsideradas, pois as mesmas foram formadas pela abertura de uma intervenção no solo e conseqüentemente revolvimento de camadas, alterando a distribuição dos vestígios.

A quase equivalência da categoria faiança fina (32% dos vestígios) com a categoria faiança (34% dos vestígios) remete ao século XIX, e mesmo a um período anterior. Também a grande quantidade de fragmentos de cerâmicas torneadas vidradas (20% da mostra) indica um período recuado para a formação do intervalo de estratos e depósitos. Contudo tais vestígios podem ter sido revolvidos das camadas mais profundas para as mais superficiais por intervenções no solo (obras de infraestrutura)⁵². No perfil estratigráfico, podemos visualizar duas intervenções que podem ter causado

⁴⁹ O prédio da antiga Alfândega foi construído entre os anos 1818 e 1824, tendo sido destruído em 1912, quando já não servia para funções originais. (ZAMIN, 2001, p.01- 6).

⁵⁰ O Chafariz da Imperatriz foi instalado em 1866 e removido quatro décadas depois, em 1903. (ZAMIN, 2001, p. 4-5).

⁵¹ Infelizmente não pudemos fazer a análise do material arqueológico devido ao tempo restrito para a pesquisa, portanto nos deteremos apenas na discussão das diferentes categorias materiais coletadas durante o acompanhamento; sabendo que informações mais precisas para datação poderiam ser adquiridas de uma análise mais aprofundada sobre os atributos de cada categoria.

⁵² Caso semelhante será apresentado a seguir, quando tratada a pesquisa desenvolvida no ano de 2006.

este revolvimento dos estratos e depósitos, a vala aberta para instalação de tubulação de metal (9b- Corte da Vala) e a vala aberta e preenchida por diferentes deposições no lado esquerdo do perfil (18ª – Corte da Vala). Esta atingiu camadas mais profundas (E8, E10, E11, E12 e E13), trazendo a profundidades menores os vestígios arqueológicos⁵³ Mesmo desconsiderando as unidades estratigráficas que preenchem estas intervenções para a elaboração do gráfico, ocorre distorção no mesmo, pois as camadas posteriores acumuladas, provavelmente, foram formadas também por sedimentos provenientes destas intervenções.

Um segundo período considerado abrange as unidades 11, 12 e 13, equivalendo ao período compreendido pelo século XIX. Como já visto, a superfície do depósito 11, ou interface inferior da unidade 10, está a 0,75m de profundidade, profundidade aproximada de antigo nível da praça, contemporâneo ao antigo Prédio da Alfândega e ao Chafariz da Imperatriz. Portanto os estratos e depósitos inferiores são anteriores a este momento. A interface entre as unidades 13 e 21, a 1,35m de profundidade, identificada com um antigo nível da rua, visivelmente mostrando um nivelamento da via, possivelmente está relacionada ao período contemporâneo ou mesmo posterior à edificação do antigo Prédio da Alfândega (1819). Do material arqueológico coletado nas unidades 11, 12 e 13, setenta e oito por cento (78%) são constituídos por fragmentos de faiança fina, indicando que a deposição foi feita ao longo do século XIX⁵⁴. Cada uma das demais categorias não ultrapassa dez por cento do total (10%).

⁵³ É fundamental o controle estratigráfico, caso contrário datações baseadas apenas nos vestígios móveis podem levar a conclusões equivocadas. Segundo Harris, a própria sequência estratigráfica deve ser feita sem serem considerados os artefatos existentes nos estratos. A atenção deve se centrar nas relações entre as unidades estratigráficas. (HARRIS, 1991, p. 63).

⁵⁴ Somente com a Abertura dos Portos, em 1808 e, conseqüentemente, com o fim do regime de exclusivo colonial, foi possível a entrada massiva de produtos industrializados europeus, vindos principalmente da Inglaterra. Sendo este o caso das louças de faiança fina que se tornam populares ao longo do século XIX, substituindo as louças de faiança e as cerâmicas vidradas.

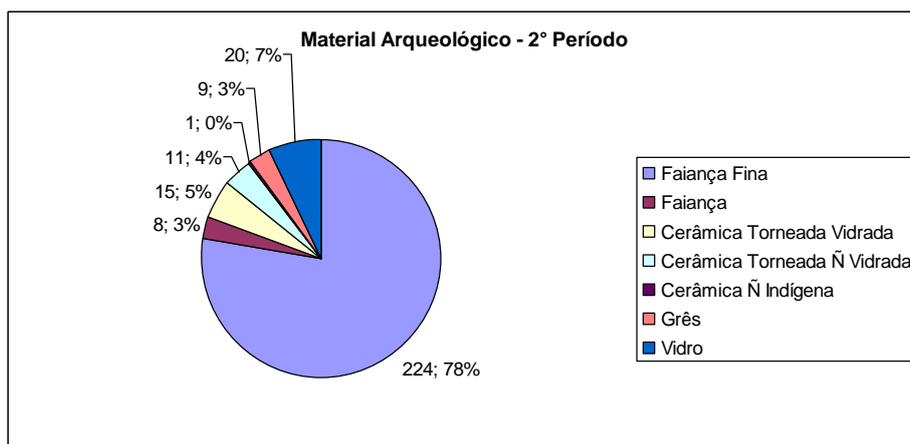


Figura 13 - Quantificação do material arqueológico para o primeiro período identificado. Foram considerados para a elaboração do gráfico somente os elementos que contribuem para a datação.

O último período compreende o intervalo entre as unidades 21 e 24. Este intervalo, possivelmente, corresponde à ocupação pré-colonial, passando pelo primeiro meio século de colonização europeia até o início do século XIX. As unidades 21 e 25 foram identificadas como antigos níveis do logradouro, estratos de ocupação. Sob cada uma destas unidades, aterros para o nivelamento do terreno foram identificados, unidades 22 e 23. A camada, ou unidade 24, corresponde a solo natural do terreno, antiga praia e possivelmente ao período pré-colonial ou de contato. Do material arqueológico coletado, podemos constatar uma quase equivalência da quantidade de fragmentos de faiança fina e faiança, indicando uma maior antiguidade de formação das deposições. A cerâmica torneada vidrada representa quase um terço de todos os vestígios coletados, mostrando um predomínio da utilização de recipientes desta categoria material, também indicando que as deposições foram formadas em período anterior à entrada maciça de louças de faiança fina. A presença, neste intervalo de estratos e depósitos, de uma maior concentração de restos faunísticos em relação aos outros dois (55%)⁵⁵ parece revelar que se trata de camadas formadas enquanto no espaço funcionou praça de comércio de alimentos, a antiga quitanda⁵⁶. Outra categoria material que aparece em grande quantidade (40 fragmentos) são os fragmentos de cerâmicas indígenas, da tradição guarani. A presença desses vestígios é maior na camada mais profunda (unidade 24), relacionada à antiga praia. Provavelmente esta

⁵⁵ No primeiro período, foram coletados 41 fragmentos (20%), no segundo, 51 fragmentos (25%) e no terceiro, 116 (55%).

⁵⁶ A quitanda funcionou ocupando todo o largo até construção do prédio da Alfândega em 1820. O lado oeste desta edificação foi utilizado ainda para esta atividade durante alguns anos. Contudo a maior parte dos quitandeiros foi deslocada para a área hoje ocupada pela Praça 15 de Novembro. (FRANCO, 1998, p.23-26).

camada esteja relacionada ao período pré-colonial ou mesmo de contato entre os indígenas com os primeiros exploradores europeus que chegaram à região em que hoje se encontra o município de Porto Alegre⁵⁷.

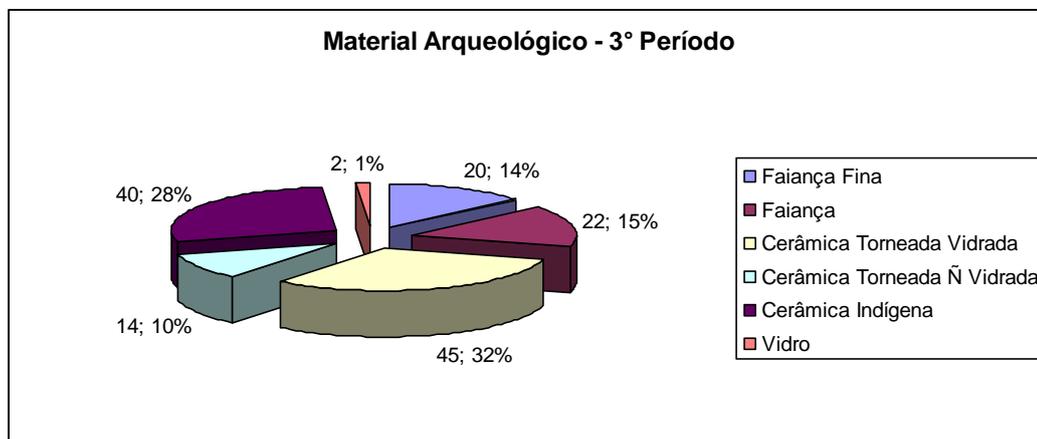


Figura 14 - Quantificação do material arqueológico para o terceiro período identificado. Foram considerados para a elaboração do gráfico somente os elementos que contribuem para a datação.

1.4.2 Segunda intervenção arqueológica

A segunda intervenção⁵⁸ arqueológica no espaço da Praça da Alfândega ocorreu entre os dias 14 de agosto e 14 de novembro de 2006⁵⁹. A intervenção arqueológica, ao contrário das pesquisas descritas anteriormente, não teve um caráter de salvamento ou

⁵⁷ A presença destes vestígios em uma mesma camada em que foram evidenciados artefatos de origem europeia pode indicar um contato entre os primeiros colonizadores e os habitantes nativos, contrariando as informações bibliográficas de que a região encontrava-se despovoada quando da chegada dos europeus. Contudo a ocorrência conjunta destes vestígios em um mesmo contexto pode ter sido resultado de ação pós-deposicional, por exemplo, a ação do lago, em momento de cheia, revolvendo o sedimento da praia, misturando diferentes estratos. Como também em razão da queda de vestígios das camadas superiores quando da escavação da sondagem, situação comum em trabalhos de acompanhamento arqueológico devido a participação dos arqueólogos estar condicionada pela dinâmica da obra, impossibilitando um controle mais criterioso da escavação. Não podemos descartar nenhuma das três hipóteses.

⁵⁸ As informações sobre a pesquisa arqueológica de campo foram obtidas em:
 OLIVEIRA, Alberto Tavares Duarte de. **Primeiro Relatório Parcial**: pesquisa arqueológica na Praça da Alfândega – Programa Monumenta Porto Alegre/RS. Porto Alegre: NEOCORP. Abril de 2006.
 OLIVEIRA, Alberto Tavares Duarte de. **Segundo Relatório Parcial**: pesquisa arqueológica na Praça da Alfândega – Programa Monumenta Porto Alegre/RS. Porto Alegre: NEOCORP. Setembro de 2006.
 OLIVEIRA, Alberto Tavares Duarte de. **Terceiro Relatório Parcial**: pesquisa arqueológica na Praça da Alfândega – Programa Monumenta Porto Alegre/RS. Porto Alegre: NEOCORP. Outubro de 2006.
 OLIVEIRA, Alberto Tavares Duarte de. **Quarto Relatório Parcial**: pesquisa arqueológica na Praça da Alfândega – Programa Monumenta Porto Alegre/RS. Porto Alegre: NEOCORP. Novembro de 2006.
 OLIVEIRA, Alberto Tavares Duarte de. **Quinto Relatório Parcial**: pesquisa arqueológica na Praça da Alfândega – Programa Monumenta Porto Alegre/RS. Porto Alegre: NEOCORP. Dezembro de 2006.

⁵⁹ Estas datas se referem aos trabalhos de campo. A pesquisa de gabinete e laboratório foi mais extensa, iniciando em abril de 2006 e vindo a ser finalizada somente em fevereiro de 2007.

mesmo de acompanhamento arqueológico, mas sim de uma pesquisa preventiva às obras de remodelação da praça, que viriam a ser feitas posteriormente. Desta forma o trabalho tinha como objetivo a proteção, valorização e interpretação do patrimônio arqueológico pré-histórico e histórico, que viria a ser evidenciado durante as escavações. A coordenação da pesquisa ficou sob a responsabilidade do arqueólogo Alberto Tavares Duarte de Oliveira.

Previamente à pesquisa, foi feito um estudo geofísico⁶⁰, com a utilização de georradar, para identificação de estruturas que poderiam ainda existir no subsolo da praça. Foram identificados vestígios da estrutura do antigo cais da cidade (construído entre 1856 e 1858) a menos de 1m de profundidade e do antigo Prédio da Alfândega entre 0,50 e 0,70m de profundidade, além de outras estruturas que não puderam ser reconhecidas.

Com base nas informações obtidas pelo relatório da pesquisa arqueológica de 2002 (na qual foi identificado material pré-colonial junto à praça em intervenção na Rua dos Andradas - discutido acima), no relatório do estudo geofísico, em fontes bibliográficas e cartográficas foram escolhidas duas áreas para serem escavadas, ambas, a princípio, com 6m² de dimensão. A primeira área (área 01 – prancha 07) foi delimitada junto ao local onde, no acompanhamento arqueológico em 2002, foi evidenciado material pré-colonial, sendo o objetivo da escavação “apresentar elementos mais detalhados sobre a ocupação do local de modo especial, procurando elucidar a presença de material arqueológico relacionado, possivelmente, a uma ocupação pré-histórica da região” (OLIVEIRA, 2006, p.4). A segunda área (área 02 – prancha 07) foi delimitada sobre o local onde foi identificada, com o estudo geofísico e consulta em fontes cartográficas antigas, a existência de estruturas remanescentes da escadaria oeste do antigo cais da cidade. A escavação desta área tinha como objetivo a evidenciação da estrutura, para posterior musealização do espaço⁶¹.

Na área 01, foram escavadas seis (6) quadrículas com 1m² cada (prancha 07). A profundidade atingida pela escavação chegou a 2,70m, alcançando o solo estéril (figura 01, prancha 09).

⁶⁰ STRIEDER, Adelir J. 2004. **Relatório sobre Investigação Geofísica na área da Praça da Alfândega**. Neocorp, Porto Alegre.

⁶¹ Infelizmente, devido à falta de um órgão que se responsabilizasse pela manutenção e conservação da estrutura da escadaria e aos problemas de conservação que adviriam da exposição ao ar livre da mesma, foi decidido que seria melhor cobri-la novamente (a estrutura foi coberta por areia).

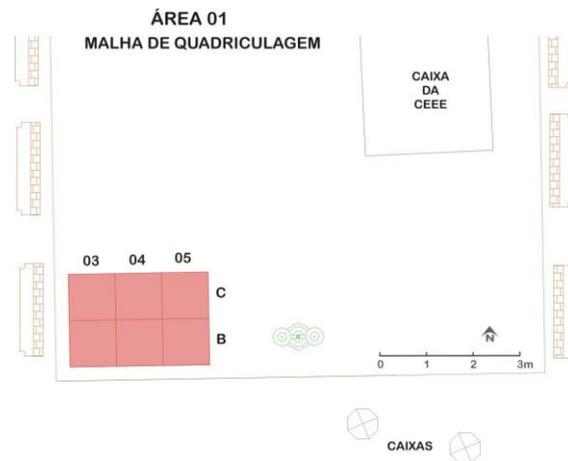


Figura 15 - localização da área 01 com as quadriculas identificadas pelo sistema alfanumérico (OLIVEIRA, 2006).

Para melhor visualização da sequência estratigráfica, trabalhamos com um dos perfis estratigráficos elaborados durante a pesquisa. Escolhemos o perfil sul, pois era o que apresentava menores alterações pelas intervenções mais recentes. Na prancha 10, apresentamos o perfil seguido da representação da sequência estratigráfica em matriz.

Logo no primeiro metro de escavação, foram constatadas diferentes intervenções recentes que perturbaram as camadas mais profundas. No limite entre as quadriculas C04, C05, B04 e B05, um buraco de lixo recente foi identificado (esta intervenção não aparece no perfil sul, pois se localizava no centro da escavação). Junto à parede norte das quadriculas C03, C04 e C05, uma vala feita para acomodar cabos de energia elétrica⁶² cortava as três quadriculas de leste a oeste. Na quadricula B03, um bloco de argamassa e pedras ocupava praticamente toda a quadricula, despertando a curiosidade do que poderia ser tal estrutura⁶³ (no perfil sul, a estrutura está identificada com a numeração 11 e 11b – prancha 10) Nos decorrer da escavação, foi identificada a existência de uma intervenção de maior impacto, um buraco de retroescavadeira ocupando quase a totalidade da área⁶⁴. A intervenção localizava-se no centro da

⁶² Os cabos de energia elétrica estavam cobertos por areia e sob uma linha de tijolos, de maneira a protegê-los, indicando que se tratava de cabos de alta tensão. Parte de um dos cabos foi coletada e aberta, encontrando-se, no interior da mesma, a inscrição “AEG 1929”. O ano provavelmente refere-se ao momento de fabricação dos cabos, nos fornecendo uma data a partir da qual foi feita a vala para instalação dos mesmos.

⁶³ Na pesquisa desenvolvida em 2010, foi elucidado o mistério. A estrutura de argamassa e pedras era parte da base de sustentação do chafariz “A Imperatriz”, que ali fora instalado em 1866 e removido em 1903.

⁶⁴ Chegou-se à conclusão de que tal buraco teria sido feito na década de 1980, devido a características dos vestígios encontrados no lixo depositado no interior do mesmo.

escavação, de maneira que não tocava as paredes externas das quadrículas (das quadrículas atingidas, as menos impactadas eram as C03 e B03), atingindo a profundidade de 1,40m. A intervenção comprometeu as interpretações baseadas nos vestígios materiais encontrados no primeiro metro e meio de escavação.

Cortando as quadrículas B03 e C03, foi evidenciada vala a 0,65m de profundidade, atingindo 1,70m; e cortando as quadrículas B05 e C05, vala a 0,70m, atingindo 1,80m de profundidade (figura 02, prancha 09). As duas intervenções, denominadas no perfil, respectivamente, como unidades estratigráficas 25 e 27 atingem diferentes deposições (da unidade 28 à unidade 37b).

Na profundidade de 1m, foi identificado o que poderia ser um antigo piso de ocupação da praça, formado por saibro de cor esbranquiçada (unidade 30, 30b e 30c), e, na sequência deste estrato, outros estratos compactados, possivelmente antigos níveis de ocupação. A 1,35m foi evidenciado solo muito compactado (unidade estratigráfica 35-prancha 10), formado por fragmentos de cerâmica construtiva triturada e socada, formando um piso de ocupação do logradouro (para escavação do mesmo, foi necessária a utilização de marreta e talhadeira – figura 03, prancha 09). Sob este estrato, outro possível piso de ocupação compactado (unidade 36 e 36b).

Na sequência da escavação sob esta série de pisos de ocupação, foi evidenciada a maior concentração de material arqueológico nas camadas de coloração escura⁶⁵ (figura 04, prancha 09). O material arqueológico era formado por: restos orgânicos, fragmentos de cerâmica construtiva, fragmentos de cerâmica vidrada, fragmentos de faiança e alguns cravos. Na profundidade de 1,40m, a escavação atingiu o nível do lençol freático, dificultando a continuação dos trabalhos. A quadrícula B05 foi aprofundada até 2,60m, sendo colocada uma caixa de madeira em seu interior, formando uma espécie de poço para remoção da água acumulada com bomba motor, de maneira que se mantivessem as paredes da escavação preservadas.

Após série de camadas arenosas, com presença de material arqueológico em quantidade mais significativa em algumas delas, foi evidenciada, a 1,90m de profundidade, estrutura de tijolos associado à camada escura areno-argilosa (unidade 47) e assentados sobre a areia da antiga praia (figura 05, prancha 09). A estrutura não tem forma definida, sendo constituída por tijolos, com dimensão aproximada de 0,40m de comprimento por 0,20m de largura e 0,07m de espessura. Em camada preta arenosa

⁶⁵ Estas camadas apresentavam forte odor, indicando a presença de material orgânico em sua formação.

(unidade 49), da antiga praia, sob o piso de tijolos, foram coletados fragmentos de cerâmica, possivelmente indígena, associadas a material histórico, como louças, cerâmicas de torno e restos de alimentação (Gado Vacuum). A escavação seguiu até 2,50m de profundidade, esgotando-se os vestígios a partir dos 2m de profundidade (figura 06, prancha 09); não sendo, desta forma, identificada camada definida somente com vestígios pré-coloniais⁶⁶.

Ao analisar o perfil estratigráfico da parede sul e a relação entre as unidades estratigráficas (prancha 10) da área 01, desenvolvemos uma periodização para uma datação relativa de quatro momentos de ocupação da praça.

O primeiro período compreende o intervalo entre as unidades estratigráficas 01 e 10 (10b), estando relacionado ao período de ocupação mais recente do sítio, englobando todo o século XIX. As unidades estratigráficas 11 e 11b, bloco de argamassa e pedras, representam o limite para este intervalo, pois tais unidades estão relacionadas aos vestígios da estrutura de sustentação do chafariz “A Imperatriz”⁶⁷, que existia no local e foi removido no ano de 1903 (ZAMIN, 2001, p.4-5). Portanto os estratos e depósitos acima da base destas unidades somente poderiam ter sido formados depois desta data.

O segundo período compreende o intervalo formado pelas unidades 11 (11b) e 29. Este período foi relacionado ao século XIX. A unidade 11 (11b), como já apontado, está relacionada aos vestígios do antigo chafariz removido em 1903, fornecendo uma data limite para a formação dos depósitos e estratos sob a estrutura. Neste intervalo, foram identificadas duas valas, unidade 27 e unidade 25, que cortam o intervalo entre as unidades 28 e 32. A superfície de escavação das valas relaciona-se com a base da estrutura do chafariz, existindo a possibilidade de as mesmas terem sido feitas na segunda metade do século XIX, entre os anos de 1866, ano de instalação do chafariz, e 1903, ano de remoção do mesmo (ZAMIN, 2001, p.4-5). Sob as unidades 11 e 11b, segue um espesso depósito, unidades 28, 28b e 28c, cuja superfície, a 0,70m de profundidade (relacionada aos vestígios do chafariz), forma um estrato de ocupação. A profundidade de 0,70m é a mesma em que foram evidenciados os vestígios da parede norte do prédio da antiga Alfândega na terceira área de escavação (figuras 12 e 13,

⁶⁶ Ver nota 69.

⁶⁷ A identificação das unidades 11 e 11b como parte da estrutura de sustentação do antigo chafariz só foi possível na 3ª intervenção arqueológica ocorrida na praça. Nesta ocasião, foi possível evidenciar parte da estrutura da base do chafariz que ainda preservava sua forma circular, o que permitiu a projeção do restante da estrutura. Projeção que se sobrepôs à área em que foram evidenciadas as unidades 11 e 11b, sendo, desta forma, identificadas como resquícios da estrutura do chafariz.

prancha 09), mostrando que a superfície da unidade 28 é contemporânea à edificação⁶⁸. As unidades 29 e 30 representam o limite para este período. A profundidade em que foram evidenciadas (1m) é aproximada à profundidade em que os vestígios da fundação do Prédio da Alfândega foram evidenciados nas pesquisas seguintes. Tendo sido o prédio erigido sobre aterro, para elevar o terreno ao nível da Rua da Praia, entre os anos de 1819⁶⁹ e 1824, tomamos o ano de início da construção como o ano inicial de formação do intervalo de estratos e depósitos.

O terceiro período compreende o intervalo entre as unidades 30 e 44, tendo como ano limite 1819, ano de início da construção do antigo prédio da Alfândega. Desta forma, as unidades abrangeriam a época em existiu no local o chamado Largo da Quitanda ou Praça da Quitanda. No intervalo entre as unidades 30 e 35, foram evidenciadas diferentes camadas, unidades estratigráficas, com consistência compactada, indicando que se trata de níveis antigos de ocupação do logradouro. A unidade 35 (figura 03, prancha 09), devido ao grau de compactação do mesmo, provavelmente trata-se de um piso do logradouro formado por restos construtivos triturados e socados. Sob esta unidade, inicia uma série de estratos e depósitos, nos quais foi evidenciada uma grande concentração de material arqueológico (ver figuras 04, 05 e 06, prancha 09). A presença de material orgânico em grande quantidade dá aos sedimentos uma coloração escurecida e um odor forte e característico deste tipo de deposição. A concentração de vestígios arqueológicos, principalmente de restos orgânicos, sob o piso identificado como unidade 35, confirma que se trata de deposições realizadas, quando no local funcionou o Largo da Quitanda. Sob a unidade que limita este período, unidade 44, os vestígios arqueológicos tornam-se insignificantes. Tomamos como início da formação do intervalo das unidades, de forma genérica, o último quartel do século XVIII, pois, neste tempo, a população da cidade, à época freguesia de Porto Alegre da Madre de Deus, teve um aumento significativo. Antes

⁶⁸ Contemporânea ao menos aos últimos momentos em que a edificação existiu; pois a edificação, quando construída, foi feita sobre aterro próprio para erigi-la, sendo as imediações do prédio aterradas posteriormente.

⁶⁹ Para construção do prédio “teria sido feito um pequeno aterro para compensar a declividade da margem e elevar o terreno ao nível da Rua da Praia”. (ZAMIN, 2001, p.02). A horizontalidade do terreno representada pela superfície das unidades 29 e 30, em especial a última, parece ter sido resultado de nivelamento da praça. Por esta razão a relacionamos ao aterro que foi feito no local, referido por Zamin, para a edificação do Prédio da Alfândega.

deste período a formação das deposições com a grande concentração de vestígios encontrados parece pouco provável pela população diminuta que povoava a cidade⁷⁰.

Desta forma, o último período considerado trata deste momento, de início de ocupação do espaço que daria origem à cidade de Porto Alegre, recuando até a ocupação pré-colonial deste mesmo espaço. O período compreende o intervalo das unidades 47 a 51. A 1,90m de profundidade, associada à camada mesclada escura arenosa, unidade 47, foi evidenciada estrutura de tijolos, aparentemente resquícios de um piso (figura 05, prancha 09). Sob esta estrutura, segue camada preta arenosa, unidade 49, antiga praia, com presença de vestígios arqueológicos em pequena quantidade. Dentre os quais: fragmentos de cerâmica indígena (20 fragmentos), da tradição Guarani (prancha 13, figuras 1, 2, 3 e 4), associados a material arqueológico histórico. Sob a unidade 49, atingiu-se o solo estéril (unidades 50 e 51), ao limite da escavação e do último período considerado (figura 06, prancha 09).

Para a análise do material arqueológico, durante os trabalhos de laboratório na pesquisa de 2006, a sequência estratigráfica foi dividida em quatro estratos (estrato entendido aqui como uma sequência de níveis estratigráficos de 0,10m de espessura). O primeiro estrato abrange os dois primeiros níveis de escavação, podendo ser desconsiderados por serem formados por camadas muito recentes. O segundo estrato abrange o intervalo do terceiro nível de escavação até o décimo quarto nível, compreendendo o intervalo entre as unidades estratigráficas três (3) e trinta e cinco (35). Este estrato corresponde à área atingida pela intervenção da retroescavadeira, portanto uma área muito perturbada. O terceiro estrato é formado pelo intervalo entre os níveis quinze (15) e vinte (20), correspondendo ao intervalo entre as unidades estratigráficas trinta e seis (36) e quarenta e quatro (44). De forma geral, correspondem às camadas relacionadas ao antigo Largo da Quitanda, ou seja, ao terceiro período considerado na análise da sequência estratigráfica. O último estrato abrange o intervalo entre os níveis vinte e um (21) e vinte e sete (27), ao último período, formado pelas camadas relacionadas à antiga praia.

Utilizando os dados fornecidos pela análise do material arqueológico, no caso específico das louças, presentes no relatório final da pesquisa (OLIVEIRA, 2007),

⁷⁰ A escolha, de certa forma, arbitrária do momento de início da formação dos depósitos, no intervalo referido, é necessária para a discussão do processo de formação do sítio enquanto novas pesquisas não forem feitas. A arqueologia, neste sentido, pode prestar um importante serviço para a história da cidade; mas, para tanto, novas intervenções de maior impacto no centro histórico devem ser, não somente, acompanhadas por equipes de arqueologia, mas precedidas de pesquisa arqueológica.

desenvolvemos gráficos de barras, respeitando a divisão proposta dos níveis de escavação em estratos. Foram criados gráficos para os estratos dois (2), três (3) e quatro (4)⁷¹. O segundo estrato, como já dito, foi muito perturbado em quase toda a totalidade da escavação por uma intervenção de retroescavadeira. Os percentuais dos tipos de louças no estrato mostram um predomínio de faiança fina (prancha 14), setenta e cinco por cento do total (75%), seguida da faiança, dezessete por cento (17%)⁷². A princípio, nada atípico para um estrato, cuja formação foi datada, pela análise da sequência estratigráfica, para o século XIX. Contudo, ao criarmos gráfico de barras (prancha 11), utilizando os dados obtidos na análise dos vestígios que fornecem informações para datação, percebemos uma distorção nos resultados quanto à data inicial para o período de maior intensidade de ocupação do sítio, ou de maior intensidade de descarte, que ficou entre os anos de 1790 e 1860. O ano inicial de 1790, muito provavelmente, foi resultado da mistura de sedimentos de camadas mais profundas, com a presença de fragmentos, por exemplo, de faiança com as camadas superiores, ocasionada pela intervenção da retroescavadeira. Já a data final para o período de maior intensidade de ocupação, 1860, parece ser coerente com o fato de que, na década de 1860, a Praça da Alfândega já se encontrava ajardinada e com um chafariz instalado junto à Rua dos Andradas (1866), tornando menos provável o acúmulo de resíduos e a consequente formação de depósitos de lixo no local. O terceiro estrato⁷³ não foi atingido pela intervenção da retroescavadeira, apenas pelas duas valas que cruzavam a escavação, contudo estas intervenções não interferiram na análise do material arqueológico, pois ainda em campo foram identificadas, sendo escavadas separadamente. O terceiro estrato coincide com as unidades estratigráficas relacionadas com o antigo Largo da Quitanda. O predomínio de fragmentos de louças em faiança (figuras 01 e 02, prancha 17), representando setenta e nove por cento (79%) da amostra, já indica que este intervalo de deposições fora formado entre o final do século XVIII e o início do século XIX. Os fragmentos de faiança fina estão representados por apenas dezessete por cento (17%) da

⁷¹ Desconsideramos o primeiro estrato por abranger camadas superficiais e, portanto, muito recentes.

⁷² Para a porcentagem foram consideradas apenas as categorias: louça de Macau (0), faiança fina (328 fragmentos, 75% da mostra), faiança (76 fragmentos, 17% da mostra), *ironstone* (19 fragmentos, 4% da mostra) e grês (17 fragmentos, 4% da mostra). Desconsideramos as categorias “outros objetos” e “material construtivo” presentes no relatório da pesquisa por não contribuírem com informações para datação.

⁷³ Para a porcentagem foram consideradas apenas as categorias: louça de Macau (5 fragmentos, 2% da mostra), faiança fina (54 fragmentos, 17% da mostra), faiança (252 fragmentos, 79% da mostra), *ironstone* (4 fragmentos, 1% da mostra) e grês (2 fragmentos, 1% da mostra). Desconsiderei as categorias “outros objetos” e “material construtivo” presentes no relatório da pesquisa por não contribuírem com informações para datação.

amostra, indicando que, neste período, a comercialização deste produto ainda era insignificante (figura 4, prancha 17). Cinco fragmentos de louça de Macau (figura 03, prancha 17), representando apenas cinco por cento (5%) da amostra, também indicam um período mais recuado para a formação das deposições. No gráfico de barras criado para este estrato (prancha 11), o período de maior intensidade de ocupação ficou entre os anos de 1780 e 1850. A data inicial estaria mais recuada, caso os fragmentos de faiança não estivessem em um grau tão grande de fragmentação e desgaste, o que permitiria uma maior representatividade desta categoria no gráfico. Já a data final contradiz a análise da sequência estratigráfica, pois as unidades estratigráficas consideradas estão sob o nível em que foram identificadas as fundações do antigo prédio da Alfândega, construído entre os anos de 1818 e 1824. Ou seja, a presença de artefatos produzidos em data posterior a 1824 nos estratos e depósitos é contrária à lei de sobreposição estratigráfica. A presença destes vestígios provavelmente se deu ou por intrusão natural, ou pelas intervenções identificadas durante a escavação, ou mesmo por queda destes artefatos de camadas superiores durante a escavação⁷⁴. Contudo, no gráfico, é visível uma maior concentração de artefatos entre a segunda metade do século XVII e a primeira metade do século XIX, confirmando, de certa forma, a periodização feita com base na análise da sequência estratigráfica. No quarto estrato⁷⁵, a pequena quantidade de material arqueológico prejudicou uma datação mais precisa. Cabe lembrar que este estrato é formado pelas camadas relacionadas com a antiga praia, ou seja, pelas deposições mais antigas. Neste estrato, as louças em faiança estão representadas por quarenta e três por cento (43%) da amostra, contudo somando apenas oito fragmentos (8). As louças em faiança fina estão representadas por vinte e oito por cento (28%) da amostra, as louças de Macau por dezessete por cento (17%). No gráfico de barras criado para o estrato (prancha 11), o período de maior intensidade de ocupação, ou de descarte, ficou entre os anos de 1770 e 1790.

O material arqueofaunístico e orgânico contribui, também, para a confirmação de que o estrato três (3), ou o período formado pelo intervalo entre as unidades estratigráficas 30 e 44, ou mais precisamente entre as unidades 35 e 44, está relacionado

⁷⁴ Não podemos descartar a possibilidade da ação de subida e descida da água, quando, respectivamente, acumulada devido ao lençol freático, e esgotada pela ação da bomba de sucção. Em todos os dias, desde o início dos trabalhos, tinha que ser removida a água acumulada durante a noite.

⁷⁵ Para a porcentagem, foram consideradas apenas as categorias: louça de Macau (3 fragmentos, 17% da mostra), faiança fina (5 fragmentos, 28% da mostra), faiança (8 fragmentos, 43% da mostra), *ironstone* (3 fragmentos, 17% da mostra) e grês (1 fragmento, 6% da mostra). Desconsideramos as categorias “outros objetos” e “material construtivo” presentes no relatório da pesquisa por não contribuírem com informações para datação.

com o antigo Largo da Quitanda. O estrato três (3) concentra sessenta e seis por cento (66%) dos vestígios arqueofaunísticos⁷⁶. No gráfico 16, está representado o percentual de material arqueofaunístico no terceiro estrato. A metade dos vestígios é de gado. Chamando a atenção, também, a presença de animais de caça na amostra. Na prancha 15, mostramos imagens de alguns dos fragmentos e artefatos de ossos coletados do terceiro estrato.

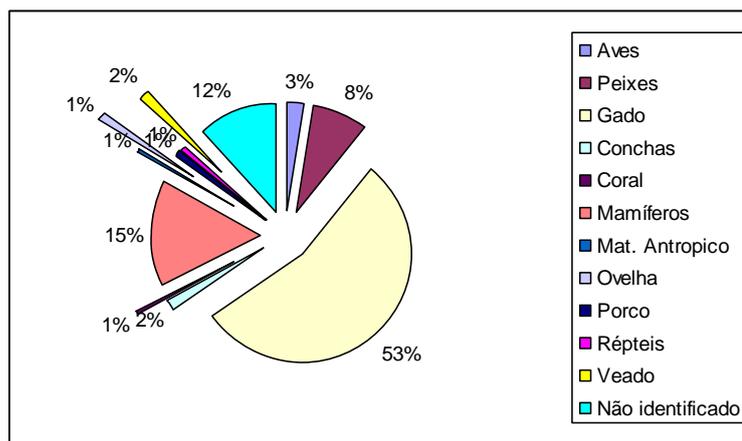


Figura 16 - Porcentagem de material arqueofaunístico no estrato 3, sem a representação do cavalo e do tatu por serem em número reduzido (OLIVEIRA, 2007, p.155).

Os vestígios orgânicos se concentram ainda mais neste estrato, computando noventa e cinco por cento (95%) do total de vestígios coletados⁷⁷. No gráfico 17, segue a distribuição dos vestígios orgânicos por categoria material no terceiro estrato. Na prancha 16, imagens de parte dos vestígios orgânicos coletados.

⁷⁶ O primeiro estrato concentra um por cento (1%) da amostra, trinta e nove (39) fragmentos; o segundo estrato concentra trinta por cento (30%) da amostra, oitocentos e quarenta e seis (846) fragmentos; o terceiro estrato concentra sessenta e seis por cento (66%) da amostra, mil oitocentos e sessenta e seis (1866) fragmentos e o quarto estrato concentra três por cento (3%) da amostra, oitenta e sete (87) fragmentos.

⁷⁷ O primeiro estrato concentra dois por cento (2%) da amostra, vinte e dois (22) fragmentos; o segundo estrato menos de um por cento, computando apenas um (1) fragmento; o terceiro estrato concentra quase a totalidade dos vestígios, noventa e cinco por cento (95%), mil duzentos e noventa e sete (1297) fragmentos e o quarto estrato concentra três por cento (3%) da amostra, quarenta e dois (42) fragmentos.

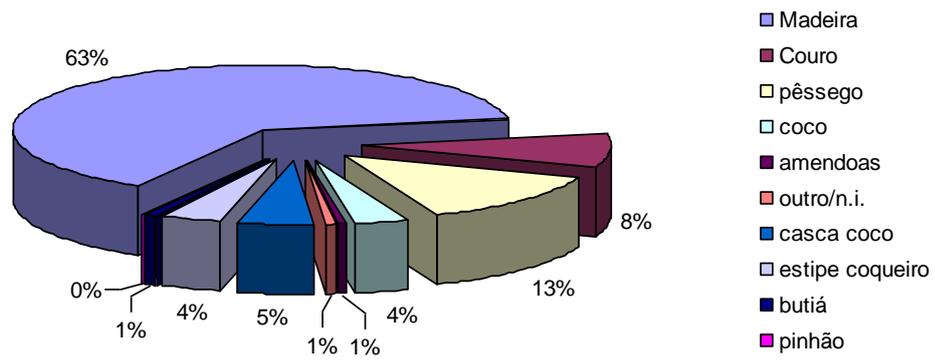


Figura 17 - Área 01 percentual de vestígios orgânicos no estrato 3 (OLIVEIRA, 2007, p.173).

Na área 02, inicialmente, a escavação previa a abertura de apenas 6m², como ocorrido na área 01. Contudo como o objetivo de localizar a estrutura da escadaria do antigo cais da Alfândega foi logo atingido, foi feita a ampliação da área de escavação para evidenciar maior área possível da escadaria e do muro do cais, sendo aberto um total de 46 quadrículas de 1m² (figura 18).

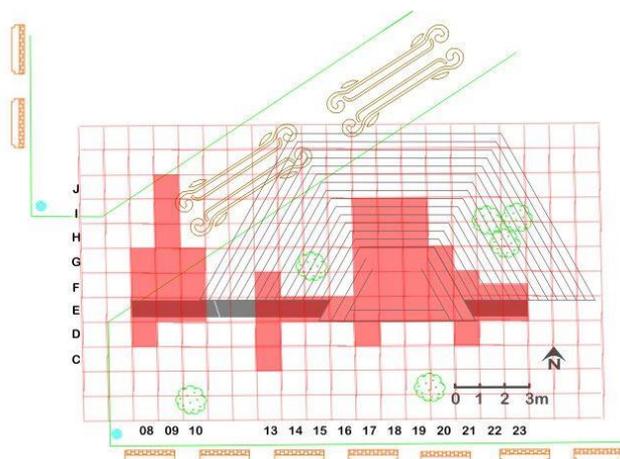


Figura 18 - croquis de localização da área 02, com as quadrículas identificadas pelo sistema alfanumérico (OLIVEIRA, 2006, p.13).

Logo no início das escavações, na área 02, foi localizado, a 0,45m de profundidade, o muro do cais. A estrutura é formada por alvenaria de tijolos, apresentando reboco na face voltada para o lago Guaíba e na face voltada para a Rua Sete de Setembro. A estrutura tem largura de 0,65m, estando parcialmente destruída em sua parte superior. Na sequência das escavações, foi evidenciado o patamar da escadaria e os degraus de acesso à margem do lago (figuras 07, 08 e 09, prancha 09). Os degraus da escada têm altura de 0,20m por 0,33m de largura, eram revestidos com lajes de arenito; contudo, provavelmente, foram removidas quando do aterramento da área. Apenas nos degraus juntos ao muro do cais ficaram preservadas as lajes de arenito (figuras 10 e 11, prancha 09). Junto aos últimos degraus evidenciados (QI19 e QF23), foram encontradas concentrações de lixo doméstico: louças, vidros, restos de alimentação.

A estratigrafia encontrada é basicamente formada por camadas de calça, indicando que o local foi aterrado com restos de construção. Não há estratos de ocupação na sequência estratigráfica, apenas depósitos de aterro colocados no local em curto espaço de tempo. Na prancha 12, podemos visualizar um dos perfis estratigráficos,

seguido da representação da sequência estratigráfica através de matriz. Não nos deteremos em uma discussão sobre a formação da sequência estratigráfica, como fizemos quando abordamos a primeira área de escavação, porque a mesma foi formada em curto espaço de tempo, sem a constituição de estratos de ocupação; e em período fora do delimitado para o estudo, princípios do século XIX.

Uma terceira área de escavação foi aberta com o objetivo de serem localizados e evidenciados os vestígios remanescentes do antigo Prédio da Alfândega, na área central da praça (A3 – prancha 07).

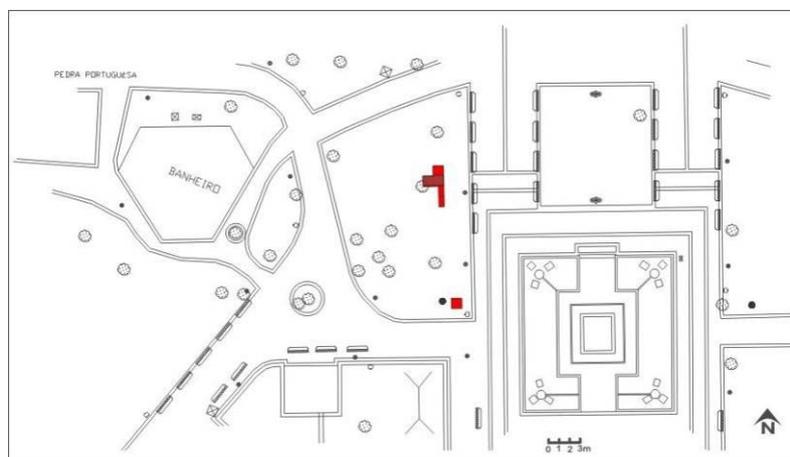


Figura 19 - Localização das intervenções (OLIVEIRA, 2006, p.6).

Estruturas já haviam sido identificadas na área pelo estudo feito com georradar, como já apontado. A escavação desta terceira área ficou sob a responsabilidade da arqueóloga Fernanda Bordin Tocchetto. Foi aberta uma área de 5m² (trincheira com 2m² de dimensão, duas quadrículas de 1m², junto à trincheira e um poço teste de 1m²). Foi identificada parte da fundação da parede norte da edificação a 0,75m de profundidade. A estrutura tinha 0,95m de largura e era composta de pedras irregulares, tijolos e argamassa de barro (figuras 12 e 13, prancha 09).

1.4.3 Terceira intervenção arqueológica

Após três anos da pesquisa preventiva de 2006, foram iniciadas as obras de reformulação da Praça da Alfândega, ficando o monitoramento arqueológico das intervenções sob a responsabilidade de equipe coordenada pelo arqueólogo Alberto Tavares Duarte de Oliveira⁷⁸. As intervenções da obra de remodelação da praça teriam, relativamente, pequeno impacto no solo, devido às escavações não atingirem grandes profundidades. As camadas de ocupação mais profundas (identificadas na escavação da área um, na pesquisa de 2006), não seriam atingidas. Portanto a principal preocupação do monitoramento arqueológico era evitar possíveis danos às estruturas localizadas, em pequena profundidade, na pesquisa de 2006.

As primeiras intervenções⁷⁹, em razão da obra de remodelação, foram as remoções e replantio de dez palmeiras imperiais nos canteiros da praça (OLIVEIRA, 2010). Estas intervenções foram as que tiveram maior impacto no solo, porém mais pela área impactada, em torno de 4m² para cada remoção e transplante, do que pela profundidade atingida, entre um metro (1m) e um metro e meio (1,5m). O fato de a área em que foram feitas estas intervenções ter sido a porção norte da praça minimizou as possibilidades de maior impacto, pois é formada por aterros de caliça feitos no início do século XX. Contudo, devido à área, que sofreria maior impacto com as remoções e transplante das palmeiras (canteiro central da Avenida Sepúlveda), coincidir com o local onde se localizava o antigo trapiche da Alfândega, foi feita trincheira para localização, identificação e evidencição da estrutura⁸⁰ (prancha 07). A trincheira foi aberta pela equipe de arqueologia, previamente aos trabalhos de remoção e transplante das palmeiras, no canteiro central da Avenida Sepúlveda, cortando o mesmo de leste a

⁷⁸ As informações sobre o acompanhamento arqueológico foram obtidas em:

OLIVEIRA, Alberto Tavares Duarte de. **Primeiro Relatório Parcial**: monitoramento arqueológico da obra de remodelação da Praça da Alfândega – Município de Porto Alegre/RS. Porto Alegre: MJJF/SMC. Maio de 2010.

OLIVEIRA, Alberto Tavares Duarte de. **Segundo Relatório Parcial**: monitoramento arqueológico da obra de remodelação da Praça da Alfândega – Município de Porto Alegre/RS. Porto Alegre: MJJF/SMC. Agosto de 2010.

OLIVEIRA, Alberto Tavares Duarte de. **Terceiro Relatório Parcial**: monitoramento arqueológico da obra de remodelação da Praça da Alfândega – Município de Porto Alegre/RS. Porto Alegre: MJJF/SMC. Janeiro de 2011.

⁷⁹ Na verdade, antes destas intervenções, foram feitas dezesseis escavações na área interna do espelho d'água do monumento ao Gen. Osório. Todavia estas intervenções atingiram apenas meio metro (0,5m) de profundidade por um metro quadrado (1m²) de área, em um local muito impactado pela instalação do monumento. Não foram evidenciadas estruturas definidas, estratigrafias ou vestígios móveis que pudessem contribuir para o estudo. Por esta razão não abordaremos esta etapa da obra.

⁸⁰ A trincheira foi escavada entre os dias 16 e 20 de junho de 2009.

oeste. A escavação teve em torno de seis metros (6m) de comprimento por um metro e cinquenta (1,50m) no ponto mais profundo. Parte da estrutura do trapiche, a mureta leste do mesmo, foi localizada a um metro de profundidade (1m) (figuras 01 e 02, prancha 19 / desenho do perfil estratigráfico norte, prancha 21).

As intervenções para transplante e remoção das palmeiras ocorreram entre os dias 15 e 22 de agosto e no dia 26 de setembro de 2009. Os trabalhos foram feitos com maquinário pesado, sendo utilizado, para a escavação, retroescavadeira e, para o içamento das palmeiras, guindastes. A área escavada para cada remoção e transplante ficou em torno de 4m², atingindo a profundidade média de 1m e a profundidade máxima de 1,5m. Em quatro áreas das que foram escavadas para remoção e replantio das palmeiras, foi possível a evidência de estruturas do antigo cais e trapiche da Alfândega. Na primeira área escavada, cava para replantio 54 (prancha 07), com 3m² por 1,50m de profundidade, foi evidenciada estrutura do muro do antigo cais a 0,70m de profundidade. Na cava de remoção número 45/47 (prancha 07), com 5m por 4,50m de área e 1,20m de profundidade, foi evidenciada a superfície de destruição da lateral leste do trapiche da Alfândega, a uma profundidade de 1,15m. A estrutura é parte da mureta lateral do trapiche, evidenciada anteriormente na abertura da trincheira (figura 02, prancha 19). Na cava aberta imediatamente a norte, cava 48 (prancha 07), com 4m² por 1m de profundidade, foi identificada a continuação da estrutura. Na cava 43/44 (prancha 07), que atingiu uma área de 3,40m por 3,95m, a uma profundidade de 1m, novamente foi evidenciada a superfície de destruição da mureta leste do trapiche. A cava foi aprofundada até 2m, junto à estrutura, com o objetivo de tentar identificar alguma estrutura interna do trapiche como também para ser mais bem visualizada a lateral interna da estrutura. À profundidade de 1,70m, verteu água do terreno, impossibilitando o aprofundamento da escavação e visualização da estrutura abaixo desta profundidade. Não foi evidenciada nenhuma estrutura interna, como um antigo piso ou assoalho. Contudo percebeu-se a existência de uma camada areno-argilosa, mesclada⁸¹ com material arqueológico do século XIX⁸², aparentemente preenchendo o intervalo entre as muretas do trapiche, indicando ser um aterro mais antigo ao que foi feito em princípios do século XX. O aprofundamento da escavação permitiu melhor visualização da face

⁸¹ A mesma camada foi identificada nas cavas 45/47 e 48.

⁸² Não foi feita a análise dos vestígios encontrados. Contudo a presença de faiança fina *creamware* e *pearlware*, cerâmica torneada simples, cerâmica torneada vidrada e em especial de uma moeda do período do Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarves (1815-1822) indicam um período recuado para a formação do depósito. Mas é preciso, também, considerar a hipótese de que tal depósito tenha sido feito com aterro trazido de outro local.

interna da estrutura (figura 03, prancha 19). A mesma é formada por pedras de arenito rejuntadas por argamassa de areia e cal. Não foi identificado revestimento de reboco, provavelmente por tratar-se da face interna da estrutura. À meia altura da porção evidenciada da estrutura, existe uma saliência, talvez a base de sustentação das vigas de um provável assoalho que existira no local.

Após este trabalho preliminar, as obras de remodelação da praça iniciaram em 13 de janeiro de 2010⁸³. Com o cercamento da praça⁸⁴, a equipe de arqueologia pode iniciar sondagens para tentar localizar as estruturas do muro e escadaria leste do antigo cais. As sondagens também serviram para identificar o grau de conservação das estruturas. Foram abertas duas sondagens no alinhamento do antigo cais. Nas duas primeiras sondagens (prancha 07 – sondagens S1/2), foi aberta uma trincheira de 2m por 1m de largura. A uma profundidade de 0,60m, foi evidenciada a superfície de destruição do muro do antigo cais, uma mureta formada por tijolos e argamassa de areia e cal (figura 04, prancha 19 / desenho do perfil estratigráfico oeste e desenho de topo, prancha 21). Alcançando 1,35m, água, começou a verter do terreno.

A escavação foi encerrada a 1,40m de profundidade sem serem evidenciados os degraus da escadaria leste do antigo cais. Para tanto foi aberta outra sondagem (prancha 07 – sondagem S3) com 1m². No oitavo nível de escavação (0,70m de profundidade), foi visualizado o que restou do muro do cais, neste ponto bastante danificado. O dano causado por vala de rede de energia que cruza a estrutura deixou visível o interior da mesma, permitindo que fosse identificado o material construtivo utilizado na construção da mesma. A estrutura é formada por blocos de arenito acomodados, uns sobre os outros, junto à face externa da estrutura, sendo o seu interior preenchido com fragmentos menores de arenito. A face externa da estrutura é revestida de reboco; tendo, na parte inferior, uma saliência a partir da qual a base da estrutura em diagonal torna-se mais larga (figura 05, prancha 19).

⁸³ As obras de remodelação e restauração da praça atualmente continuam sendo feitas, porém o acompanhamento arqueológico foi encerrado no final do ano de 2010, porque as intervenções de maior impacto no solo se encerraram.

⁸⁴ Todo o cercamento da praça foi acompanhado pela equipe de arqueologia; todavia em razão da pequena dimensão, 0,30m de diâmetro, e profundidade, 0,50m, dos buracos abertos para instalação dos postes de sustentação do tapume, pouca informação pode ser obtida. No geral, foi possível confirmar que há uma diferença estratigráfica entre as metades norte, formada por aterro de caliça no século XX, e sul da praça, formada por deposições mais antigas. Em um dos buracos abertos junto à Rua dos Andradas, foi possível visualizar estrutura de tijolos maciços rejuntados com argamassa friável e, junto a esta estrutura, pedras assentadas, formando um piso. À época, não foi possível identificar os vestígios; porém, no decorrer da pesquisa, concluiu-se que a estrutura se tratava de parte do antigo chafariz que existira no local e as pedras, realmente, de uma calçada que existira no perímetro do mesmo.

Duas sondagens foram abertas na metade sul da praça com o objetivo de localizar a continuação da parede norte do antigo prédio da Alfândega (prancha 07 – sondagens S4/5). Com a abertura de duas quadrículas, foi feita uma trincheira de 2m de comprimento por 1m de largura. No sexto nível (0,50m) de escavação, foi evidenciada a superfície de destruição da parede (figura 06, prancha 21). A estrutura é formada por pedras e fragmentos de cerâmica construtiva, com argamassa de areia e cal como rejunte. Imediatamente a norte da estrutura, identificamos antigo nível da praça, formado por solo compactado a 0,60m de profundidade. Junto à face norte da estrutura, foi identificado resquício de reboco composto por argamassa de cal, e a vala feita quando da construção da edificação para assentamento das pedras de fundação (Desenho de topo – prancha 22).

Após a abertura das sondagens, foi iniciado o acompanhamento das intervenções da obra de remodelação da praça. Tais intervenções compreenderam escavações para a reinstalação das fundações dos postes de iluminação, a abertura de vala para renovação da rede de escoamento do espelho d'água do monumento ao Gen. Osório, a abertura de valas para a instalação de nova rede elétrica e modificações no alinhamento dos canteiros. Destas intervenções apenas as duas primeiras tiveram maior impacto sobre o solo, resultando na evidenciação de estruturas e/ou na coleta de vestígios móveis. Foram abertas em torno de cinquenta e sete (57) cavas para a instalação das fundações dos postes de iluminação. Em sete (7) das cavas, foram evidenciadas estruturas relacionadas ao prédio da antiga Alfândega e ao chafariz “A Imperatriz”. Na vala feita para renovação do sistema de escoamento de água do espelho d'água do monumento ao Gen. Osório, também foi evidenciada estrutura, esta relacionada ao antigo calçamento da Rua Sete de Setembro. Concentraremos a abordagem nestas intervenções em que foram evidenciadas estruturas arqueológicas, omitindo as demais, pois a profundidade escavada em tais intervenções foi relativamente pequena, não atingindo as camadas de ocupação mais profundas e preservadas. Os vestígios materiais móveis coletados nestas intervenções, em grande parte, eram provenientes de camadas atingidas por obras de infraestrutura recentes, tornando tais vestígios pouco úteis para o estudo.

Para instalação de nova rede de escoamento de água do espelho d'água do monumento ao Gen. Osório, foi escavada vala, com 0,40m de largura por 0,60m de profundidade, entre o vértice nordeste do espelho d'água e o centro da Rua Sete de Setembro. Próximo à lateral sul da via, foi evidenciado, a 0,50m de profundidade, vestígio do antigo calçamento de pedras irregulares da mesma. A vala foi ampliada para

melhor visualização da estrutura em uma área de 1,5m² (figura 07, prancha 21). O calçamento é formado por pedras irregulares de basalto, as superfícies das mesmas se encontram polidas, provavelmente em razão do desgaste causado pelo trânsito de pessoas e veículos no passado. O desnível do calçamento em direção à lateral da via indica que era um calçamento com abaulamento central para escoamento da água para um sistema de sarjetas laterais⁸⁵ (Desenhos de topo e do perfil estratigráfico leste – prancha 22).

Como já referido, em seis (6) cavas, das cinquenta e sete (57) abertas para a instalação dos postes de iluminação, foram evidenciadas e identificadas estruturas arqueológicas relacionadas com o antigo Prédio da Alfândega e com o antigo chafariz “A Imperatriz”. A primeira cava aberta, onde se evidenciou estrutura do antigo Prédio da Alfândega, foi a cava número oitenta e seis (86). A escavação iniciou em área correspondente ao que seria o interior do antigo Prédio da Alfândega, sendo posteriormente ampliada em uma trincheira com 3,50m de comprimento por 1m de largura. A uma profundidade de 0,76m, foi evidenciado solo muito compactado, um provável piso de chão batido do interior da antiga edificação. Sob o piso, foi identificada camada de areia grossa. Para verificar a espessura desta camada, foi utilizado um vergalhão de aço de 2m de comprimento. O vergalhão foi enterrado inteiro no solo sem ser identificada nenhuma resistência, indicando que a camada de areia tem espessura maior que dois metros⁸⁶. Na extremidade sul da trincheira, vestígios da parede sul do antigo Prédio da Alfândega foram evidenciados. A estrutura de alvenaria, com 1,50m de largura, estava a 0,80m de profundidade, sendo constituída por pedras, fragmentos de cerâmica construtiva e argamassa de areia e cal (figura 08, prancha 19 / desenho de parte do perfil estratigráfico leste – prancha 22).

Na cava número oitenta e cinco (85), foi feita uma trincheira com 2m de comprimento por 1m de largura. Na profundidade de 0,70m, foi identificado solo compactado, indicando ser um antigo nível de ocupação da praça. A presença de muito material construtivo (fragmentos de tijolos maciços, de telhas capa-canal e resquícios de argamassa de areia e cal) indica que o nível foi contemporâneo ao período de demolição

⁸⁵ O primeiro calçamento da via teria sido feito na década de 1860, segundo Sérgio da Costa Franco (FRANCO, 1998, p.386). Zamin refere-se ao calçamento da via quando ocorreram as obras de construção dos cais da alfândega entre 1856 e 1858. (ZAMIN, 2001, p.03).

⁸⁶ Possivelmente a camada de areia trata-se do aterro feito para construção do Prédio da Alfândega. A camada de areia foi identificada posteriormente em outras cavas. Para a sustentação do aterro, teria sido construído um muro de arrimo, desmanchado quando foi construído o cais da Alfândega para aproveitamento das pedras nesta construção.

do antigo Prédio da Alfândega. Sob a camada compactada, na porção oeste da trincheira, foi evidenciada estrutura de pedras alinhadas e em declive, com 0,30m de largura. A estrutura novamente foi identificada em outra cava, localizada em posição paralela à parede da antiga Alfândega, associada a um calçamento de lajes de arenito e tendo como função conter (travar) o alinhamento de lajes (figuras 01 e 02, prancha 20 – desenhos de topo e perfil estratigráfico sul – prancha 23).

Como a localização de um dos postes (poste 215) que seria removido coincidia com a provável localização do vértice noroeste do antigo Prédio da Alfândega, foi acompanhada a remoção do mesmo, sendo ampliada a escavação com o intuito de descobrir a estrutura. A uma profundidade de 0,60m, foi identificada a superfície de destruição da estrutura. Como já constatado, a estrutura é de alvenaria de pedras com restos de cerâmica construtiva e argamassa de areia e cal. Imediatamente a leste desta escavação, foi aberta cava para reinstalação do poste (cava 54), com 1,70m de comprimento por 1m de largura. A 0,60m de profundidade, foi evidenciada grossa laje de arenito assentada (6 cm de espessura), tendo a norte, junto a ela, estrutura em declive formada por pedras. A estrutura parece ter como função, além de delimitar a área da calçada, impedir o deslocamento das lajes, uma espécie de calço para travar as lajes. Junto à parede sul da escavação, a continuação da parede norte do Prédio da Alfândega foi evidenciada (figura 03, prancha 20 / desenho de topo e perfil estratigráfico leste – prancha 23).

Nas cavas 51 e 52, também foram evidenciados vestígios de paredes do antigo prédio. Contudo estes estão relacionados a uma divisão interna do mesmo. Na cava 51, com 1,80m de comprimento por 1,20m de largura, foi evidenciada, a 0,40m de profundidade, a superfície de destruição da parede interna da edificação. A estrutura, à maneira das demais paredes evidenciadas, é de alvenaria de pedras com restos de cerâmica construtiva, assentadas com argamassa de areia e cal (figura 04, prancha 20). A largura de 1,25m é semelhante à largura das demais paredes evidenciadas (Desenhos de topo e perfil estratigráfico leste – prancha 23).

Na cava 52, foi identificada a continuação da estrutura, a 0,55m de profundidade, após abertura de uma trincheira com 3,60m de comprimento por 1m de largura. Na metade oeste da trincheira, foi identificado conjunto de pedras, aparentemente, assentadas, formando o que pode ser um piso (pé-de-moleque) ou preenchimento da parte interna da parede. Na metade leste, a estrutura de pedras assentadas não aparece, tendo característica de uma parede bastante reforçada, pois constituída de grandes

pedras com fragmentos de cerâmica construtiva (tijolos maciços) e argamassa de areia e cal (figuras 07 e 08, prancha 20 / desenhos de topo e perfil estratigráfico norte – prancha 24).

Na abertura da cava para o poste 26N, foi identificado calçamento de pedras irregulares (pé-de-moleque) que ligava a área do chafariz “A Imperatriz” com a entrada sul do antigo Prédio da Alfândega. A cava teve dimensão de 1m², atingindo 0,50m de profundidade. A 0,40m, foi evidenciado o piso no quadrante noroeste da cava. No quadrante nordeste, foi evidenciado acúmulo de restos construtivos, provavelmente associados ao momento de demolição do antigo Prédio da Alfândega. Na metade sul da cava, a estrutura está danificada. Sobre algumas pedras, havia marcas de queima e o sedimento encontrado entre as mesmas parece conter restos de cinza (figura 06, prancha 20 / desenhos de topo e perfil estratigráfico norte – prancha 25).

Durante abertura de vala para instalação de novo meio fio, foi evidenciada estrutura de alvenaria de tijolos, em torno de, apenas, 0,15m de profundidade. Com a ampliação da área escavada, foi possível evidenciar melhor a estrutura, identificada como sendo vestígio da base do antigo chafariz que ali existia. Apenas foi evidenciada a extremidade oeste, que forma uma meia lua com a face externa rebocada. A estrutura tem 0,40m de altura e encontra-se parcialmente danificada, possivelmente devido ao momento de remoção do chafariz (figura 05, prancha 20 / desenhos de topo e perfil estratigráfico sul – prancha 25). Posteriormente, foi aberta a extensão da vala sobre o canteiro a leste, sendo identificado aglomerado de argamassa sem forma definida. Após abertura de outra vala, perpendicular à última, onde foi possível visualizar a lateral leste da estrutura a poucos centímetros da superfície do terreno. Aparentemente o aglomerado de argamassa formava a base onde o chafariz estava assentado. Com os dois limites da estrutura identificados, foi possível medir o diâmetro da área que ocupava o chafariz, em torno de onze metros (11m). Com o diâmetro, por sua vez, foi possível, a partir do raio, traçar a circunferência da estrutura e localizá-la em planta.

1.5 Sítio Praça Brigadeiro Sampaio (RS-JA-10)

O sítio arqueológico encontra-se na extremidade oeste do centro da cidade de Porto Alegre e abrange a área ocupada pela Praça Brigadeiro Sampaio. A praça é delimitada, a norte, pela Avenida Presidente João Goulart, a leste, pela Rua General Portinho e, a sul, pela Rua dos Andradas (prancha 01).

No início da colonização europeia da região, a área em que se encontra o sítio arqueológico, provavelmente, tenha sido utilizada como primeiro ponto de atracação do povoado. Estabelecidos ali os primeiros povoadores, recebeu também o primeiro cemitério da cidade. Com o estabelecimento dos arsenais de guerra (marinha e exército) nas proximidades, a área passou a ser denominada de Praia do Arsenal (FRANCO, 1998, p.359-350), sendo ocupada por inúmeros estaleiros de construção naval. A utilização do espaço pelos estaleiros perdurou até a década de 1850, quando foram removidos para o Caminho Novo (atual Rua Voluntários da Pátria). Outra denominação do logradouro foi de Largo da Forca, devido à instalação no local do patíbulo, quando da aplicação da pena capital em condenados na cidade. A utilização do espaço para este fim durou até meados do século XIX. Na década de 1830, foi iniciada a construção de uma cadeia na área, obra interrompida, restando apenas os alicerces da mesma. Em 1856, o logradouro passou a ser denominado de Praça do Arsenal. Foi planejada, no ano seguinte, a construção de um novo mercado para cidade, no centro da praça, mercado que ficou, no entanto, apenas no projeto (FRANCO, 1998). Já dois anos depois, em 1856, foi feita a remodelação do logradouro com a construção de cais junto ao rio e instalação de um chafariz, perdendo o espaço a característica de praia. Neste momento, o logradouro é renomeado para Praça da Harmonia (FRANCO, 1998). Porém, meia década após as obras de remodelação, a praça já se encontrava abandonada pelo poder público. As poucas moradias que existiam na área eram ocupadas por população muito pobre, população que sofreu as drásticas consequências da epidemia da cólera, que dizimou 10% dos porto-alegrenses em 1855.

Nova remodelação da praça é feita em 1865 com a arborização da mesma. Em 1878 (FRANCO, 1998), ano em que é instalado um ringue de patinação no local, a praça é renomeada como Praça Martins de Lima. No início do século XX, o logradouro é totalmente desfigurado ao ser instalado no local depósito das obras do novo cais da cidade. O local continuou sendo utilizado para instalações militares e posteriormente do Departamento Autônomo de Estradas e Rodagem (DAER) até 1965, quando o local

voltou a ser logradouro público com a denominação atual de Praça Brigadeiro Sampaio (FRANCO, 1998).

Ocorreram, na Praça Brigadeiro Sampaio, duas intervenções arqueológicas em momentos distintos, uma no ano de 1996, em consequência do Programa Corredor Cultural da Prefeitura Municipal de Porto Alegre, e outra entre os anos de 2010 e 2011, devido às obras de instalação de rede elétrica subterrânea pela Companhia Estadual de Energia Elétrica (CEEE).

1.5.1 Primeira intervenção arqueológica

A primeira intervenção arqueológica na praça ocorreu entre os dias 09 e 30 do mês de outubro de 1996⁸⁷. A intenção da pesquisa foi à localização da estrutura do antigo cais e verificação de sua extensão e estado de conservação “em função das obras de urbanização da atual praça, relacionadas ao projeto Museu de Rua da Rua da Praia previsto no Programa Corredor Cultural da Prefeitura Municipal de Porto Alegre” (TOCCHETTO, 1997). Para o desenvolvimento do trabalho arqueológico, foi contratada equipe formada pelos seguintes pesquisadores: Alberto Tavares Duarte de Oliveira, Ângela Maria Cappelletti, José Alberione dos Reis e Sérgio Rovani Osório.

Com o objetivo de localizar a estrutura do antigo cais, foram escavadas seis (6) trincheiras com um metro (1m) de largura, tendo uma das trincheiras largura de meio metro, o comprimento das trincheiras variou. As escavações iniciaram no lado leste da praça, junto à Rua General Portinho, onde vestígios de estruturas são visíveis na superfície do terreno. Foram abertas duas trincheiras na área, onde foram identificados os vestígios estruturais na superfície do terreno.

Na primeira trincheira (T1), em que foram abertas seis quadrículas de 1m², foi identificada a superfície de destruição da estrutura do cais⁸⁸ a 0,60m de profundidade. A escavação atingiu a profundidade 2,28m sem, no entanto, ser possível a visualização do final da estrutura. A estratigrafia é formada exclusivamente por camadas de aterros, existindo em algumas delas material arqueológico disperso (ver desenho esquemático

⁸⁷ As informações sobre a pesquisa foram obtidas em:

TOCCHETTO, Fernanda Bordin. **Terceiro e Quarto Relatório Técnico Trimestral**: planos de salvamento arqueológico de sítios históricos no município de Porto Alegre, RS. Porto Alegre: MJJF/SMC/PMPA, 1997.

⁸⁸ A estrutura do cais tem largura entre 1,37 e 1,40m. A superfície exterior, voltada para o lago, é rebocada e pintada de branco. A mesma tem uma inclinação, sendo a base da estrutura mais larga que a parte superior.

das estratigrafias - prancha 27). A segunda trincheira foi aberta na área de “aflorentamento” dos vestígios da estrutura do antigo cais, compreendendo duas quadrículas (52III e 53III). Ao atingir meio metro (0,50m) de escavação, foi identificada a quina norte da estrutura do antigo cais. As trincheiras seguintes seguiram o alinhamento das anteriores. Na escavação da terceira trincheira, foram abertas seis quadrículas. As três primeiras quadrículas (50XLIII, 52XLIII e 53XLIII), inicialmente, foram escavadas manualmente, sem ser possível a identificação da estrutura do antigo cais. Com auxílio de uma retroescavadeira pequena, foram abertas mais três quadrículas (48XLIII, 49XLIII e 51XLIII), novamente sem alcançarem sucesso na identificação da estrutura. Somente com o aprofundamento das duas primeiras quadrículas com a retroescavadeira, foi possível a identificação da estrutura a uma profundidade de 1,58m. Durante a escavação, foi identificada camada com sinais de queima, formada por lixo do século XX⁸⁹. A quarta trincheira foi disposta de forma perpendicular à trincheira T1, sendo escavadas três quadrículas com meio (0,50m) metro de largura. A escavação foi feita manualmente, respeitando a sequência estratigráfica. A estrutura foi evidenciada nas três quadrículas. Inicialmente, na trincheira seguinte (T5), a escavação (quadrícula 52XX) foi feita manualmente até 1,30m de profundidade. A superfície de destruição da estrutura foi evidenciada a 1,28m. A área de escavação foi ampliada com auxílio da retroescavadeira, que abriu mais duas quadrículas (51XX e 53XX). Das trincheiras abertas a última foi a mais próxima da Avenida João Goulart. A sexta trincheira com três quadrículas (52LXI, 53LXI e 54LXI) foi escavada com auxílio da retroescavadeira. A estrutura do antigo cais foi identificada a 1,40m de profundidade. Nesta trincheira, também foi evidenciada a camada de lixo do século XX.

A sequência estratigráfica do sítio é formada basicamente por camadas de aterro até a superfície de destruição do muro do antigo cais. Estas camadas são constituídas por deposições de calça e sedimentos estéreis. Os vestígios materiais móveis coletados são diversificados e estão dispersos nas camadas de aterro, não constituindo uma concentração maior que fosse possível identificar como uma lixeira⁹⁰. Dentre estes vestígios (louça, vidro, metal, plástico...) predominam os materiais do século XX, sendo infrequentes os materiais do século XIX, formando uma deposição homogênea, típica

⁸⁹ A mesma camada foi identificada na outra intervenção arqueológica, entre os anos de 2010 e 2011. O material arqueológico está sendo estudado pelo mestrando da Universidade Federal de Pelotas, Daniel Minossi Nunes.

⁹⁰ Foram coletadas 442 peças ou fragmentos de vestígios arqueológicos móveis, divididas em: 311 de cerâmica (construtiva, simples, vidrada, faiança fina, ironstone, porcelana), 53 de vidro, 35 de metal, 19 de osso, 4 de couro, 5 de pedra, 5 de argamassa, 8 de carvão, 1 de concha e 1 de madeira.

de uma lixeira, apenas a camada de lixo queimado do século XX (“bolsão de lixo”). Sob as camadas de aterro, foi evidenciada camada de areia clara (Trincheiras T1 e T3), formada por ação do Lago Guaíba, segundo o geólogo José Manoel Marques Teixeira de Oliveira (geólogo da Secretaria Municipal do Meio Ambiente), consultado pela equipe de arqueologia na época. Foi constatada, pelo mesmo geólogo, a presença de camada de areia formada por ação antrópica sob a camada formada pela ação do lago, indicando que ocorreu, em algum momento, a transgressão das águas do lago sobre a margem, cobrindo a camada antrópica⁹¹.

1.5.2 Segunda intervenção arqueológica

Entre os meses de agosto de 2010 e maio de 2011, ocorreu a segunda intervenção arqueológica na Praça Brigadeiro Sampaio⁹², em decorrência da obra de instalação da Linha de Transmissão Subterrânea 230KV pela Companhia Estadual de Energia Elétrica (CEEE)⁹³. O trabalho de acompanhamento arqueológico ficou sob a coordenação do arqueólogo Alberto Tavares Duarte de Oliveira. Dividiu-se o trabalho em dois momentos. Em um primeiro momento, foram feitas sondagens, com o fim de identificar o potencial arqueológico dos locais por onde a linha de transmissão passaria. Esta etapa do trabalho foi feita entre os dias 02 e 07 de agosto de 2010. Em seguida, foi feito o acompanhamento arqueológico da obra, com um conhecimento prévio adquirido pelas prospecções, somando as informações da primeira intervenção feita na praça em 1996. O acompanhamento arqueológico ocorreu entre os dias 19 de outubro de 2010 e 27 de maio de 2011, não sendo contínuo.

No primeiro momento da pesquisa, foram abertas quatro sondagens na Praça Brigadeiro Sampaio, sob o alinhamento em que passaria a linha de transmissão, com o intuito de identificar os vestígios do antigo cais da praça, a mureta que separava a praça da Rua Vasco Alves, das casas que existiam nesta via e de uma das lixeiras coletivas da

⁹¹ As considerações do geólogo sobre a formação das camadas de areia por ação hidrodinâmica (cheias, enchentes, enxurradas...) são muito importantes para o estudo arqueológico do espaço litorâneo da cidade, pois clarifica dúvidas frequentes sobre a formação destes depósitos, muitas vezes identificados como aterros antrópicos erroneamente. (TOCCHETTO, 1997, p.7).

⁹² As informações sobre a pesquisa foram obtidas em:

OLIVEIRA, Alberto Tavares Duarte de. **Relatório Técnico Final**: plano de trabalho para Monitoramento Arqueológico junto à obra de instalação da Linha de Transmissão Subterrânea 230KV, nas Praças Júlio Mesquita e Brigadeiro Sampaio – Município de Porto Alegre/ RS. MJJF/SMC/PMPA. Fevereiro de 2012.

⁹³ A obra para instalação da linha de transmissão abrangeu também a Praça Júlio Mesquita, sítio arqueológico RS-JÁ-68. O acompanhamento arqueológico nesta praça será descrito e discutido a seguir.

cidade, localizada na extremidade do logradouro, onde existia a antiga margem do lago Guaíba.

A primeira sondagem aberta teve como objetivo a localização do antigo muro do cais, o qual limitava o espaço da praça com o lago Guaíba. O conhecimento prévio fornecido pela pesquisa desenvolvida em 1996 facilitou o trabalho de localização da estrutura. A sondagem fixada no passeio junto à Avenida Presidente João Goulart teve 2,50m de comprimento por 1m de largura, formando uma pequena trincheira. A apenas 0,10m de profundidade, a camada formada por lixo do século XX foi atingida, camada identificada na pesquisa de 1996 em maior profundidade⁹⁴. A 0,50m de profundidade, foi identificada a superfície de destruição do antigo cais (figuras 01, 02 e 03, prancha 28/). A estrutura tem 1,40m de largura e é constituída por pedras de arenito rejuntadas com argamassa de areia e cal (desenhos de topo e perfil estratigráfico noroeste – prancha 30). A face externa da estrutura, como constatado na pesquisa de 1996, é rebocada e pintada de branco, com duto de drenagem. Com o aprofundamento da sondagem, junto à face externa da estrutura, foi possível identificar a 0,75m camada formada por lentes de areia, em decorrência da ação do lago, camada semelhante à identificada na pesquisa de 1996⁹⁵.

A escavação da sondagem seguinte teve como objetivo a identificação da mureta que separava a praça da Rua Vasco Alves⁹⁶. A sondagem, inicialmente com 1m², foi ampliada, formando uma trincheira com 6,70m de comprimento e com 0,50m de largura. A uma profundidade de 0,22m foi identificado calçamento de pedras irregulares da Rua Vasco Alves⁹⁷. Na extremidade nordeste da trincheira, a superfície da mureta foi evidenciada a 0,24m de profundidade. A estrutura, praticamente intacta⁹⁸, é formada por pedras e fragmentos de tijolos e rebocada com argamassa de areia e cal (figura 04, prancha 25 / desenhos de topo, perfil estratigráfico sudeste e corte mureta – prancha 31). Na extremidade sudoeste, a sondagem foi aprofundada e, no local, o calçamento de pedras irregulares está seccionado (figuras 05 e 06, prancha 28). A 1,35m, a água do lençol freático começa a verter, impossibilitando a continuação da escavação.

⁹⁴ A diferença entre as profundidades em que identificaram a mesma camada nas duas pesquisas se explica pelo fato de que a praça é formada por três patamares.

⁹⁵ Ver nota 121.

⁹⁶ Esta via originalmente se estendia até a margem do lago Guaíba, atualmente este trecho, que iniciava junto à Rua dos Andradas, é ocupado pela área da praça.

⁹⁷ Em alguns pontos do passeio da praça, que foi sobreposto no local onde existia a via, é possível visualizar as pedras do calçamento na superfície do terreno.

⁹⁸ Ao contrário do muro do cais, a mureta foi conservada em sua parte superior.

A terceira sondagem foi escavada sobre o local onde existiam casas no século XIX, com o objetivo de evidenciar vestígios destas construções. A escavação teve a dimensão de 1m², atingindo 1,55m de profundidade. A 0,30m de profundidade, foi identificada camada de cor preta com material arqueológico. No local, *in situ*, foi evidenciada garrafa inteira de grês (figura 07, prancha 28). Na mesma camada, foi coletado fragmento de cerâmica unglada, possivelmente de tradição guarani. No sétimo nível de escavação, foi identificado um provável piso, formado por tijolos fragmentados (figura 08, prancha 28), sobre o mesmo uma camada arenosa com muitos fragmentos de telha coloniais (capa-canal). O que indica que a estrutura de fragmentos de tijolos pode realmente ser um piso de uma residência ou edificação, cuja cobertura ruíra, acarretando o acúmulo de telhas fragmentadas sobre o mesmo. Abaixo da estrutura, foi identificada camada arenosa de cor preta com material arqueológico, destacando-se a presença de fragmentos de faiança e de cerâmica não torneada, possivelmente das tradições guarani e taquara. A 1,55m a escavação foi encerrada, devido à identificação do solo natural do terreno (granito em decomposição). Nesta profundidade, água começa a verter do terreno (figura 09, prancha 28 / desenho perfil estratigráfico sudeste – prancha 32).

A última sondagem aberta foi feita na área que corresponde aos fundos dos lotes das casas que existiam ali no século XIX, na antiga margem do lago Guaíba. O objetivo da escavação foi identificar uma das lixeiras coletivas da cidade que, segundo informações, teria existido no local. A sondagem, também, teve dimensão de 1m², atingindo a profundidade de 1,70m. As primeiras camadas apresentaram-se muito perturbadas, com presença de vestígios materiais recentes. A 1m de profundidade, iniciam camadas de areia. Entre 1,10m e 1,46m, foi identificada camada arenosa com entulho. Neste mesmo intervalo, foi evidenciada estrutura de pedras alinhadas, formando o que pode ser um muro ou fundação de edificação (figura 10, prancha 28). A estrutura está assentada sobre camada arenosa preta com material arqueológico (figura 11, prancha 28). A escavação teve que ser encerrada na profundidade de 1,70m, devido ao aparecimento da água do lençol freático (figura 12, prancha 26 – desenho perfil estratigráfico sudeste – prancha 32).

O acompanhamento arqueológico no sítio RS-JA-10, Praça Brigadeiro Sampaio, iniciou no dia 19 de outubro de 2010⁹⁹. As escavações para a instalação da linha de

⁹⁹ A instalação da linha de transmissão e o acompanhamento arqueológico iniciaram pela Praça Júlio Mesquita, sítio RS-JA-68. O trabalho na Praça Brigadeiro Sampaio ocorreu posteriormente, contudo

transmissão subterrânea começaram pela extremidade sul da praça, na confluência entre a Rua dos Andradas e a Avenida Presidente João Goulart.

O primeiro trecho foi aberto ao fundo do Museu do Trabalho, em local que correspondia à antiga margem do lago e aos fundos dos lotes das casas da Rua Vasco Alves no século XIX. A área, segundo fontes históricas, teria sido utilizada como um dos locais escolhidos para o descarte de lixo pela população da cidade no século XIX. A vala aberta para instalação da linha de transmissão teve uma profundidade padrão, em torno de 1,60m. Neste trecho, a estratigrafia encontrada era bastante simples, basicamente constituída por camadas de areia. Até a profundidade de 1m, a área estava impactada pela existência de uma rede de esgoto pluvial, formando uma primeira camada de areia homogênea. Contudo originalmente a mesma parece ter sido formada pela ação do lago, pois sob ela, a partir de 1m de profundidade, camadas mais definidas e formadas por lentes indicam uma formação por ação hidrodinâmica¹⁰⁰ (figura 01, prancha 29). Ao fundo da vala, a partir de 1,60m de profundidade, inicia camada arenosa de coloração escura com material arqueológico característico do século XIX (prancha 41). Foi atingida apenas 0,20m da espessura da camada, não se chegando a seu final. Pode-se afirmar que se trata do início da lixeira coletiva referida pelas fontes históricas.

O segundo trecho trabalhado compreendeu a área em que existia o conjunto de residências da Rua Vasco Alves, incluindo o fundo dos lotes das casas e a área ocupada pelas mesmas. Neste trecho, foi evidenciada uma série de estruturas relacionadas às construções. As duas primeiras evidenciadas neste trecho foram duas estruturas alinhadas de alvenaria, de tijolos maciços com fundações de pedras a uma distância de 8,70m uma da outra (desenho esquemático - prancha 33). A primeira estrutura foi evidenciada a 0,90m de profundidade e a segunda a 0,25m de profundidade (figura 03, prancha 29 / desenho do perfil estratigráfico sudeste – prancha 33). A segunda a 0,20m de profundidade (figura 06, prancha 29). Aparentemente são muros que dividiam os lotes das casas. A primeira foi evidenciada junto ao local em que foram encontrados vestígios de uma estrutura de pedras quando da escavação da quarta sondagem, na etapa de prospecção, estrutura anterior ao muro evidenciado. Foi coletado material arqueológico de camada arenosa escura do fundo da vala (prancha 41B).

decidimos abordar o trabalho nos sítios separadamente e sem respeitar a ordem cronológica das atividades.

¹⁰⁰ Ver nota 138.

Na sequência da vala, a uma profundidade média de 0,60m, foi identificada uma série de estruturas relacionadas à área interna de uma das residências que existiram no local (prancha 34). A primeira estrutura identificada foi um piso formado por tijolos maciços, relacionado, provavelmente, com um passeio da área externa da residência (figuras 05 e 06, prancha 29). Logo em seguida, vestígios de uma parede de alvenaria, a 0,35m de profundidade, de tijolos maciços rejuntados com argamassa de areia e cal e com reboco do mesmo material, indicavam o início da casa. Junto a esta parede, na parte interna, vestígios de queima sobre um conjunto de pedras assentadas sugerem que, no local, existia algum tipo de estrutura para aquecimento, como um fogão de alvenaria ou mesmo uma lareira (figuras 07 e 08, prancha 29). Seguindo, a 0,45m de profundidade, um piso de lajes de arenito se estende por 3,38m até as estruturas remanescentes da outra parede da residência, a 0,45m de profundidade (figuras 09, prancha 29). Esta também feita com alvenaria de tijolos maciços e rebocada em ambas as faces (figura 04, prancha 29). Após esta estrutura, inicia o que parece ser um pátio de outro lote, com 6,50m de largura, limitado a nordeste por outra estrutura de alvenaria de tijolos maciços com fundação de pedras, a 0,45m de profundidade (figura 10, prancha 29). A estrutura parece ser um muro de divisão dos lotes. Na sequência da vala, outro intervalo de 4,90m de largura indica a existência de outro pátio, tendo como limite nordeste estrutura de alvenaria rudimentar de pedras rejuntadas com argamassa de areia e cal (figura 11, prancha 29). A estrutura foi evidenciada a 0,50m de profundidade, tendo um formato em “L” na fração visível, logo não parece se tratar de outro muro de divisão de lotes, mas sim de uma parede ou algum tipo de estrutura de sustentação. Sobre a estrutura foi identificada a presença de concreção ferruginosa, não sendo possível descobrir qual sua origem. Junto a esta estrutura, na mesma profundidade, a nordeste, foi possível identificar solo compactado com restos de calça, aparentemente socados, formando uma espécie de piso de chão batido com 3,56m de largura (figura 12 – prancha 29). Vestígios de uma parede simples, a 0,53m de profundidade, formada por uma fiada de tijolos maciços e rebocada limitam a área deste piso. Separada por um intervalo de 1m de largura da parede de alvenaria, foi evidenciada a última estrutura neste trecho de escavação. Trata-se de estrutura não definida, formada por aglomerado de grandes blocos de pedra (arenito silicificado).

Após a evidenciação e registro das estruturas, a escavação das valas foi continuada com o seu aprofundamento e conseqüente destruição das mesmas¹⁰¹. Sob a área dos lotes, em espessa camada de areia escura, foram coletados vestígios materiais móveis. Dentre o material coletado, encontram-se fragmentos de cerâmica simples, vidradas e louças. Estas em pequena quantidade, destacando-se a presença de fragmentos de faiança. Entre as cerâmicas simples, foram identificadas cerâmicas, com decorações características das tradições guarani e taquara, e possíveis fragmentos de cerâmica afro-brasileira (prancha 41C).

O trecho de escavação seguinte cortou transversalmente a área ocupada no século XIX pela continuação da Rua Vasco Alves. Os vestígios do calçamento da via, constituídos por pedras irregulares, foram parcialmente evidenciados quando da escavação da segunda sondagem na etapa de prospecção. Em alguns pontos, na superfície do terreno, as pedras do calçamento estão visíveis. Com a abertura da vala, foi possível visualizar uma área maior (figura 03, prancha 35). Na área atingida pela vala, o calçamento foi identificado a 0,25m de profundidade. Após a evidenciação e registro da estrutura, a remoção das pedras permitiu a evidenciação de camada arenosa escura, de onde foi coletado material arqueológico. Dentre o material coletado, muitos fragmentos de cerâmica simples, com decoração característica da cerâmica afro-brasileira, e fragmentos relacionados à tradição guarani e taquara (prancha 41C). A partir de 1m de profundidade, camada de areia marrom clara indicava o antigo nível da margem do lago Guaíba.

O último trecho de acompanhamento arqueológico no sítio RS-JA-10 corresponde à área anteriormente ocupada pela Praça da Harmonia. A profundidade média atingida pela vala de 1,60m não foi suficiente para atingir as camadas mais profundas e a antiga margem do lago Guaíba. Apenas as camadas de aterro foram atingidas. Aterros, em sua maioria, resultantes das obras do início do século XX, relacionadas à construção do atual porto da cidade¹⁰². Por esta razão, concentraremos a atenção nas estruturas da mureta que dividia a praça da Rua Vasco Alves e do muro do cais que limitava o espaço da praça ao lago Guaíba. A primeira estrutura a ser identificada durante o

¹⁰¹ Infelizmente as estruturas não puderam ser preservadas, pois a modificação do projeto e realinhamento da rede de energia, segundo os responsáveis pela obra, era inviável. Contudo a obra permitiu a evidenciação de estruturas que não se imaginava ainda existirem e em tão pequena profundidade. O aprofundamento da escavação também possibilitou a descoberta de vestígios móveis sob a área dos lotes, vestígios relacionados aos primeiros momentos de ocupação europeia do espaço que daria origem ao núcleo central da cidade de Porto Alegre.

¹⁰² Dentre as camadas de aterro, destaca-se a formada pela lixeira coletiva, com material do século XX. Ver nota 136.

acompanhamento anteriormente já havia sido encontrada durante a escavação da segunda sondagem na etapa de prospecção. A etapa de acompanhamento foi importante para uma maior evidência da estrutura, já que a área aberta foi consideravelmente maior. A estrutura foi identificada a 0,50m de profundidade. Foi possível identificar a base de sustentação da estrutura, o que não acontecera com a abertura da sondagem (figuras 01 e 02, prancha 35).

Da mesma forma que a mureta, o muro do cais já havia sido localizado e identificado anteriormente devido à pesquisa desenvolvida no ano de 1996 e a primeira sondagem aberta na etapa de prospecções da pesquisa relatada. Contudo, também devido à área mais ampla permitida pela abertura da vala, foi possível uma melhor visualização da estrutura. Esta foi identificada a 0,50m de profundidade (figuras 01 e 02, prancha 35). Com o aprofundamento da vala junto à face interna da estrutura, foi possível a identificação do material utilizado e a forma como foi construída (figuras 09 e 10, prancha 35 / desenho da face interna do cais – prancha 36). A estrutura, não rebocada na face interna, é constituída por pedras toscamente talhadas de arenito, de formato retangular, encaixadas umas sobre as outras, com auxílio de pequenas pedras, fragmentos de arenito, para melhor acomodação das mesmas (técnica de canjicado¹⁰³). A argamassa utilizada para assentamento das pedras é bastante friável, formada por areia e cal. Após maior aprofundamento da vala junto à face interna, chegando a 2m de profundidade, foi possível identificar aglomerado de grandes blocos de pedras de granito, formando uma espécie de fundação para a estrutura. A face externa da estrutura, que ficava voltada para o lago, tem uma leve inclinação, tornando a base da estrutura mais larga que sua parte superior. A superfície da mesma é rebocada e pintada de branco, contendo parte de uma letra pintada em cor preta (figura 06, prancha 35). Na parte inferior da estrutura, foi possível novamente identificar a abertura de um possível duto de drenagem da praça, identificado na segunda sondagem (desenho da face externa do cais – prancha 36). A estratigrafia encontrada junto à estrutura contém três formações distintas (figura 07, prancha 35 / perfil estratigráfico sudeste, prancha 36). Uma relacionada às camadas de aterro depositadas no momento em que foi feita a Praça da Harmonia, juntas à face interna da estrutura. Outra relacionada à ação do lago, acumulando sedimento arenoso junto à face externa da estrutura. E, por último, a

¹⁰³ <http://coisasdaarquitectura.wordpress.com/2010/09/06/tecnicas-construtivas-do-periodo-colonial-i/>

relacionada ao momento de demolição da estrutura e aterro do local, para a formação do atual cais da cidade.

Do material arqueológico coletado, foram analisados 2760 fragmentos ou peças da Praça Brigadeiro Sampaio, compreendendo a área da antiga margem do lago e a área dos lotes existentes junto ao extinto trecho da Rua Vasco Alves (pranchas 41, 41B e 41C).

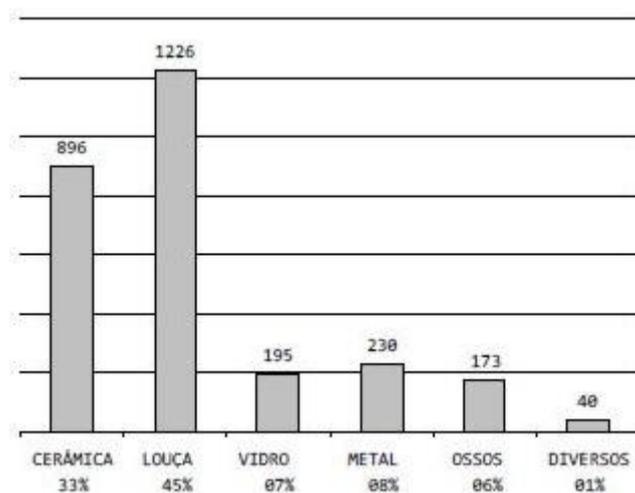


Figura 20 - Percentual dos fragmentos por categoria material (OLIVEIRA, 2012, p.124)

Desenvolvemos gráficos de barras para a datação do período de maior intensidade de descarte nas áreas escavadas. Utilizamos os dados fornecidos pela análise do material arqueológico, no caso das louças, em específico das louças pertencentes à subcategoria da faiança fina¹⁰⁴, e do material vítreo, presentes no relatório final da pesquisa (OLIVEIRA, 2012). Os gráficos de barras para as louças e o material vítreo foram feitos em separado, mas apresentados em um mesmo gráfico com a distinção do período de maior intensidade de deposição para cada categoria material.

A primeira área corresponde ao trecho aberto ao fundo do Museu do Trabalho, em local que correspondia antigamente à margem do lago. Este ponto da margem, segundo fontes históricas, teria sido utilizado como um dos locais escolhidos para o descarte de lixo pela população da cidade no século XIX. Função confirmada pela pesquisa

¹⁰⁴ A não inclusão de outras subcategorias, em especial a da faiança, pode ter ocasionado a distorção nos resultados. As áreas onde as faianças foram encontradas em maior quantidade, provavelmente teriam datas mais recuadas de maior intensidade de descarte, caso tivessem sido incluídas na análise. A não inclusão desta subcategoria se deveu ao fato de termos utilizado os dados fornecidos pelo relatório que não inclui a análise destes vestígios. O tempo restrito de pesquisa também não permitiu que analisássemos em separado esta subcategoria.

arqueológica que localizou a área de descarte a uma profundidade de 1,60m sob camadas de areia depositadas pela ação do lago (figura 01, prancha 29). No gráfico desenvolvido (prancha 37) o período de maior intensidade de descarte para os vestígios de louça ficou entre os anos de 1820 e 1850; enquanto para o material vítreo, entre os anos de 1855 e 1900. A diferença entre os dois períodos talvez se explique pelo fato de que o consumo de recipientes de vidro ocorre de forma mais intensa no Brasil a partir de meados do século XIX¹⁰⁵.

A segunda área corresponde ao primeiro lote, identificado durante o acompanhamento arqueológico. Compreendido pelo intervalo entre as duas primeiras estruturas evidenciadas¹⁰⁶ (figuras 03 e 06, prancha 29). O material arqueológico foi evidenciado e coletado do fundo da vala, a uma profundidade em torno de 1,60m, como na área anterior. O período de maior acúmulo dos vestígios, no gráfico referente às louças, ficou entre os anos de 1820 e 1845, com uma pequena diferença de cinco anos para o período de acúmulo da área anterior (prancha 38). Para os vestígios vítreos, a diferença também foi pequena, ficando o período de maior acúmulo entre os anos de 1855 e 1890 (prancha 38).

A proximidade entre os períodos leva-nos a concluir que a deposição, o descarte dos vestígios, nas duas áreas, foi contemporânea e em época em que a antiga margem do lago banhava os fundos dos lotes do conjunto de casas que existia no local¹⁰⁷.

Para o segundo lote, área compreendida entre a segunda estrutura identificada e o início dos vestígios da residência evidenciados, o gráfico de barras (prancha 39) para as louças (não foram considerados os vestígios vítreos, por serem em pequena quantidade e por não apresentarem informações relevantes para datação) indicou um período de maior intensidade de acúmulo mais recuado, entre os anos de 1785 e 1830. Plantas da cidade, de 1837 e 1839, mostram que, na área considerada, já existiam edificações construídas¹⁰⁸; fato que pode explicar a data recuada, ano de 1830, para o fim do

¹⁰⁵ Santos, estudando vestígios vítreos coletados nas pesquisas em lixeiras coletivas do centro da cidade de Porto Alegre, encontrou, para a quase totalidade das lixeiras, períodos de maior intensidade de deposição que abrangem a segunda metade do século XIX. (SANTOS, 2005).

¹⁰⁶ Ver página 67.

¹⁰⁷ Nesta área, a antiga linha da margem pouco mudou ao longo do século XIX, ao contrário do que ocorreu com o restante do litoral do centro da cidade. Na “Planta da Cidade de Porto Alegre”, de João Moreira Maciel, de 1916, o alinhamento da antiga margem do lago ainda encontrava-se banhando os fundos dos lotes de casas. **PLANTA DA CIDADE DE PORTO ALEGRE** 1916 Autor: João Moreira Maciel Acervo Arquivo Histórico Municipal Moysés Vellinho Cópia digital: Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Sul.

¹⁰⁸ PLANTA DA CIDADE DE PORTO ALEGRE, CAPITAL DA PROVÍNCIA DE S. PEDRO DO RIO GRANDE DO SUL 1837 s/ autor Impressão: Typ. Commercial Fluminense, Rio de Janeiro. 23,3X14 cm

acúmulo dos vestígios arqueológicos. Portanto, tudo indica que essas edificações tenham sido construídas, provavelmente, no início da década de 1830, impossibilitando que novas deposições fossem feitas no local

A terceira área, terceiro lote, que abrange os sedimentos escuros arenosos sob as estruturas evidenciadas da residência (figuras 04 e 05, prancha 29), apresentou um período para maior intensidade de acúmulo igual ao encontrado para o lote anterior, entre 1780 e 1830 (prancha 39 – os vestígios vítreos não foram considerados pela mesma razão exposta para o lote anterior).

O mesmo período para os dois lotes indica que a construção das residências representa uma data limite para a formação da deposição dos vestígios, ou seja, uma data antes da qual (*terminus ante quem*) (TOCCHETTO, 2001, p.140) teriam sido feitos os descartes¹⁰⁹.

O lotes seguintes, quatro e cinco (4 e 5), correspondem a áreas ocupadas por pátios, já que não foram encontrados vestígios de pisos no local, apenas estruturas de muros de divisão dos lotes (figuras 10 e 11, prancha 29). Ou seja, trata-se de uma área que ficou exposta a deposições de vestígios arqueológicos por um período maior de tempo. Talvez isso explique a presença de vestígios vítreos não encontrados em quantidade relevante nos dois lotes anteriores. O período de maior intensidade de descartes para as louças está entre os anos de 1785 e 1850 (prancha 40); enquanto que para os vestígios vítreos, entre os anos de 1860 e 1890 (prancha 40).

No intervalo entre os dois últimos lotes e a área do calçamento do extinto trecho da Rua Vasco Alves, também foram coletados vestígios arqueológicos das camadas escuras arenosas, em profundidade em torno de 1,60m. A datação para o período de maior intensidade de descarte encontrado para as louças foi o mais recuado, ficando

Acervo Fundação Biblioteca Nacional Cópia digital: Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Sul. In: **Cartografia virtual histórica – urbana de Porto Alegre: século XIX e início do XX**. Porto Alegre: Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Sul/IHGRGS. Dezembro de 2005. 1 CD-ROM.

PLANTA DA CIDADE DE PORTO ALEGRE [...]. 1839 Autor: L. P. Dias (Luís Pereira Dias) Cópias em litografia, coloridas, impressão Lith. Vr. Larée, Porto Alegre 52X48 cm Acervo Fundação Biblioteca Nacional Cópia digital: Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Sul. In: **Cartografia virtual histórica – urbana de Porto Alegre: século XIX e início do XX**. Porto Alegre: Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Sul/IHGRGS. Dezembro de 2005. 1 CD-ROM.

¹⁰⁹ Os perfis estratigráficos sob as estruturas apresentam diferentes camadas escuras de ocupação. Contudo a característica de acompanhamento da intervenção arqueológica não permite um controle mais acurado dos contextos dos vestígios arqueológicos. As diferentes camadas de ocupação sob as estruturas foram consideradas em bloco, o que provavelmente ocasionou a mistura de deposições de diferentes períodos. Um trabalho de pesquisa e escavação científica neste sítio seria de extrema relevância para um melhor conhecimento sobre a história da cidade, já que fontes históricas indicam que o local foi um dos primeiros a receberem os colonizadores europeus; e pelo fato de que em poucos sítios vestígios arqueológicos referentes a este período mais recuado de colonização foram encontrados na cidade.

entre os anos de 1765 e 1805 (prancha 40). Vestígios vítreos não foram evidenciados, indicando que realmente pode tratar-se de uma deposição bastante antiga.

A última área trata do trecho extinto da Rua Vasco Alves (figura 03, prancha 35). Sob as pedras irregulares do antigo calçamento da via, foram coletados materiais arqueológicos da mesma camada arenosa de cor escura, evidenciada nas outras áreas, porém a partir de profundidade menor, em torno de 0,25m (figuras 04 e 05, prancha 35). O gráfico de barras para as louças encontradas indicou o período entre os anos de 1780 e 1830, como sendo o de maior intensidade de descarte dos vestígios arqueológicos (prancha 40). O material vítreo, representado no gráfico por apenas dois itens, indica um período do terceiro quartel do século XIX, entre 1840 e 1870, como sendo o de maior intensidade de descarte. A diferença entre os períodos encontrados para as duas categorias materiais pode resultar de três fatores: do fato, já discutido, de que o consumo de recipientes de vidro aumentou e tornou-se popular a partir da segunda metade do século XIX; do fato de que esta categoria está pouco representada por apenas dois itens; ou pelo fato de que este material pode ter origem nas camadas mais recentes, tendo sido misturadas as camadas mais profundas pela ação da máquina ao escavar a vala. Contudo as fontes históricas fornecem uma data limite para a formação do depósito que abarca ambos os períodos, representada pelo ano de 1892, ano em que a via foi calçada (FRANCO, 1998, p.414).

1.6 Sítio Praça Júlio Mesquita (RS-JA-68)

O sítio arqueológico encontra-se na extremidade oeste da península formada pela área central da cidade de Porto Alegre. Abrange a área ocupada pela Praça Júlio Mesquita, delimitada, a nordeste e a sudeste, pela Rua Gen. Salustiano e, a noroeste e sudoeste, pela Avenida Presidente João Goulart, que corta o sítio no sentido sul-norte (prancha 01).

A área registrada como sítio arqueológico, até as primeiras décadas do século XIX, era conhecida como Praia do Arsenal, havendo poucas habitações de gente pobre no local¹¹⁰. A alcunha de Praia do Arsenal, provavelmente, se deveu, primeiramente, à característica do relevo do local e, segundo, pela proximidade dos Arsenais de Guerra e da Marinha que ocuparam o aclave ocidental do promontório, junto à atual Rua Gen. Salustiano, até serem transferidos para a Rua dos Andradas¹¹¹. No ano de 1824, a Presidência da Província cede os terrenos da área da praia à Câmara, que aliena parte dos mesmos, em 1831, a particulares, deixando os restantes reservados para logradouros públicos (FRANCO, 1998, p.43). Na extremidade norte da via margeada pela praia, atual Rua Gen. Salustiano, funcionou por muitos anos o desembarcadouro dos gados que vinham do outro lado do lago, da Ilha da Pintada, para abastecer de carne o matadouro da cidade. O ponto de desembarque, no lugar da laje, também conhecido

¹¹⁰ CORUJA, Antônio Álvares Pereira (1806-1889). **Antigalhas**: reminiscências de Porto Alegre. Porto Alegre, Companhia União de Seguros Gerais, 1983, p. 109. Para Franco, segundo documentos oficiais, a área compreendida pela Praia do Arsenal seria mais extensa, abrangendo todo o espaço entre a atual Travessa Araújo Ribeiro, a leste, e a Rua Duque de Caxias a oeste. FRANCO, Sérgio da Costa. Op. cit., 1998, p.43.

¹¹¹ As duas plantas mais antigas da cidade de Porto Alegre indicam a localização dos arsenais neste ponto da península. A planta de 1833, de Zambeccari, traz a indicação de uma edificação com a denominação de Arsenal na proximidade da ponta da península. PLANTA DA CIDADE DE PORTO ALEGRE 1833 Autor: Lívio Zambeccari 27x15cm Acervo Museo Del Risorgimento, Bologna, Itália Cópia digital: Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Sul In: **Cartografia virtual histórica – urbana de Porto Alegre**: século XIX e início do XX. Porto Alegre: Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Sul/IHGRGS. Dezembro de 2005. 1 CD-ROM. Já a planta de 1837, com mais precisão, indica a localização dos dois arsenais, da Guerra e da Marinha junto à atual Rua Gen. Salustiano. PLANTA DA CIDADE DE PORTO ALEGRE, CAPITAL DA PROVÍNCIA DE S. PEDRO DO RIO GRANDE DO SUL 1837 s/ autor Impressão: Typ. Commercial Fluminense, Rio de Janeiro. 23,3X14 cm Acervo Fundação Biblioteca Nacional Cópia digital: Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Sul. In: **Cartografia virtual histórica – urbana de Porto Alegre**: século XIX e início do XX. Porto Alegre: Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Sul/IHGRGS. Dezembro de 2005. 1 CD-ROM. Ainda, dois anos depois, a planta de 1839 já apresenta a localização destas edificações na atual Rua dos Andradas. Muito provavelmente, o deslocamento dos arsenais se deveu à posição vulnerável em que se encontravam durante o conflito farroupilha. PLANTA DA CIDADE DE PORTO ALEGRE [...]. 1839 Autor: L. P. Dias (Luís Pereira Dias) Lith. Vr. Larée, Porto Alegre. 52X48 cm Acervo Fundação Biblioteca Nacional Cópia digital: Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Sul. In: **Cartografia virtual histórica – urbana de Porto Alegre**: século XIX e início do XX. Porto Alegre: Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Sul/IHGRGS. Dezembro de 2005. 1 CD-ROM.

como Ponta das Pedras, recebia o gado, que era primeiro reunido no Curral da Passagem que ali existia e depois conduzido pela atual Rua. Gen. Salustiano até a várzea. Em razão do trânsito dos animais pela via, ficou conhecida como Rua da Passagem até receber a atual denominação, em 1876 (FRANCO, 1998, p.357). Junto à Ponta das Pedras, também se estabeleceram, por muitos anos, estaleiros de construção naval. Entre as décadas de 1840 e 1850, possivelmente, tenham sido edificadas residências no lado sudoeste da Rua da Passagem¹¹², deixando o local de ter a característica de praia. No início da década de 1850, foi construída a nova cadeia pública sobre aterro que adentrou o lago. A chamada Casa de Correção localizava-se em terreno entre as desembocaduras das Ruas Riachuelo e Duque de Caxias. A edificação, devido a sua imponência, tornou-se um ponto de referência para quem chegava à cidade por água, passando a ponta da península, em razão disto ser chamada de Ponta da Cadeia. No ano de 1874, linha de bondes movidos à tração animal passa a transitar pela Rua da Passagem, ligando o centro da cidade ao bairro Menino Deus (FRANCO, 1998, p.405). Vinte anos depois, a via, já renomeada como Rua Gen. Salustiano, recebe seu primeiro calçamento de pedras irregulares originárias da Rua Voluntários da Pátria (FRANCO, 1998, p.357), à época, repavimentada com calçamento regular. No ano de 1927, a via foi alargada em 22m (FRANCO, 1998, P.357), incorporando parte dos terrenos das casas do lado oeste da via. No ano seguinte, foi inaugurada Usina Termoelétrica (OLIVEIRA, 2012, p.26) ao lado da Casa de Correção, nos terrenos onde existiam as residências e sobre terreno ganho ao lago com aterros. A centenária Casa de Correção foi implodida no ano de 1960 (FRANCO, 1998, p.123), abrindo espaço para a abertura da Avenida Presidente João Goulart que, atualmente, cruza a área compreendida pelo sítio arqueológico.

No sítio RS-JA-68, Praça Júlio Mesquita, ocorreram duas intervenções arqueológicas. A primeira intervenção aconteceu no ano de 2006, em razão da implantação de rede subterrânea de gás pela empresa Sulgás. O trabalho de instalação da rede foi acompanhado pela arqueóloga Vera Lucia Thaddeu, resultando na evidenciação de estruturas relacionadas ao Complexo da Usina Termoelétrica, cujo

¹¹² Em planta da cidade de 1855, aparece pela primeira vez representação de edificações na área anteriormente ocupada pela Praia do Arsenal, levando a concluirmos que tais edificações tenham sido feitas no período referido. **PLANTA DE UMA PARTE DA CIDADE DE PORTO ALEGRE.** Autor: Luís Pereira Dias 1855

prédio ainda existe¹¹³, e a antiga Casa de Correção que existiu ali e foi implodida na década de 1960. A evidenciação destas estruturas teve como consequência o registro da área da Praça Júlio Mesquita como sítio arqueológico. A segunda intervenção¹¹⁴ ocorreu entre os meses de agosto de 2010 e maio de 2011, em decorrência da obra de instalação da Linha de Transmissão Subterrânea 230KV pela Companhia Estadual de Energia Elétrica (CEEE). Ou seja, a intervenção ocorreu na mesma ocasião em que foi feita a segunda intervenção arqueológica no Sítio RS-JA-10. Abordaremos apenas a segunda intervenção ocorrida no Sítio RS-JÁ-68.

O monitoramento arqueológico ficou sob a coordenação do arqueólogo Alberto Tavares Duarte de Oliveira. O trabalho, à maneira do ocorrido no sítio RS-JA-10, foi dividido em dois momentos. Em um primeiro momento, foram feitas sondagens com o fim de identificar o potencial arqueológico dos locais por onde a linha de transmissão passaria; etapa feita entre os dias 02 e 07 de agosto de 2010. E, em um segundo momento, o próprio acompanhamento arqueológico da obra; etapa feita entre os dias 28 de setembro e 08 de outubro de 2010.

Na área do sítio RS-JA-68, foram feitas duas sondagens, com o objetivo de encontrar vestígios estruturais e móveis relacionados, respectivamente, com o Complexo da Usina Termoelétrica e as casas que existiram no local antes dela; e com a antiga Casa de Correção.

A primeira sondagem foi aberta na área da praça correspondente ao local ocupado no século XIX por um conjunto de residências da Rua Gen. Salustiano; local ocupado, a partir do segundo quartel do século XX, pelo pátio e edificações do Complexo da Usina Termoelétrica. A sondagem teve dimensão de 1m², chegando a 1,35m de profundidade. Após as camadas superficiais relacionadas ao ajardinamento atual do logradouro, a 0,35m de profundidade, foi identificado solo compactado formado por restos construtivos, relacionado ao antigo nível de ocupação, contemporâneo ao momento de desativação da Usina Termoelétrica. Sob este piso, camadas formadas por cinza e carvão, entre 0,32m e 0,82m de profundidade, indicam o período de funcionamento da Usina e aproveitamento dos resíduos produzidos pela queima do carvão mineral para

¹¹³ Após obras de remodelação da antiga Usina, na década de 1980, passou a funcionar no local o Centro Cultural Usina do Gasômetro.

¹¹⁴ As informações sobre a pesquisa foram obtidas em: OLIVEIRA, Alberto Tavares Duarte de. **Relatório Técnico Final:** plano de trabalho para Monitoramento Arqueológico junto à obra de instalação da Linha de Transmissão Subterrânea 230KV, nas Praças Júlio Mesquita e Brigadeiro Sampaio – Município de Porto Alegre/ RS. MJFF/SMC/PMPA. Fevereiro de 2012.

nivelamento do terreno¹¹⁵. Abaixo das camadas de cinzas, foi evidenciado estrato formado por camada arenosa com restos construtivos e sob este, a uma profundidade de 0,92m, piso de tijolos maciços (aparentemente uma calçada externa); possivelmente, relacionado às residências que existiram no local, no século XIX. As camadas seguintes são formadas por aterros, com presença de material construtivo, formados por tijolos e telhas coloniais (capa-canal) fragmentadas, referentes ao século XIX.

A segunda sondagem aberta na Praça Júlio Mesquita teve como objetivo a localização de vestígios relacionados com a antiga Casa de Correção. Para tanto, foi escavada trincheira, com 2m de comprimento por 1m de largura, sobre local, onde se acreditava encontrar o vértice sudoeste da edificação. A escavação atingiu a profundidade 1,72m. Após camadas de aterro com presença de calça, foi evidenciada, a 1,22m de profundidade, camada arenosa cinza clara e, sob a mesma, camada de cor preta arenosa com odor característico, ocasionado pela decomposição de material orgânico. Tratando-se possivelmente do nível da antiga margem do lago, anterior à construção da cadeia. Vestígios estruturais da Casa de Correção não foram encontrados, contudo pôde ser identificada a existência de aterro formado pelos restos da demolição da edificação¹¹⁶.

O acompanhamento arqueológico no sítio RS-JA-68, Praça Júlio Mesquita, iniciado no dia 28 de setembro de 2010, compreendeu três trechos de escavação. O primeiro trecho inclui a área antigamente ocupada pela Casa de Correção e o segundo pela área antigamente ocupada pelo Complexo da Usina do Gasômetro e residências da Rua Gen. Salustiano. Ambas as áreas estão dentro do espaço ocupado pela atual Praça Júlio Mesquita. Já o terceiro trecho encontra-se fora dos limites da atual praça, compreendendo a esquina das Ruas Gen. Salustiano e Andradas.

No primeiro trecho de escavação da vala para instalação da rede subterrânea de energia elétrica, foram atingidas, nos 1,60m de profundidade da vala, apenas camadas formadas por aterros. Contudo, sob as camadas de aterro com calça, no fundo da vala, uma sequência de estruturas da antiga Casa de Correção foi evidenciada (desenho esquemático de topo – prancha 43). O primeiro vestígio identificado foi o do muro sudeste, que delimitava o pátio da cadeia com a rua e a margem do lago. A estrutura, com 0,90m de largura, foi evidenciada a 1,60m de profundidade, sendo formada por

¹¹⁵ Não pode ser descartada a possibilidade de o aterro ter sido feito quando da desativação da usina.

¹¹⁶ O grande acúmulo de aterro ocasionou um desnível de 1,15m entre a superfície da área onde foi aberta a trincheira e o nível da Rua Gen. Salustiano; nível contemporâneo ao período em que a Casa de Correção foi construída e permaneceu em funcionamento.

pedras de arenito rejuntadas com argamassa friável de areia e cal (figuras 01 e 02, prancha 43). Na sequência da vala, vestígio da parede nordeste da edificação foi identificado a 12m de distância da primeira estrutura e a 1,50m de profundidade. A estrutura com largura de 1,50m apresenta vestígios de reboco e é constituída também por pedras de arenito rejuntadas com argamassa de areia e cal (figura 03, prancha 43). Após escavação de 14,70m de vala, outra estrutura foi evidenciada. Tratava-se do vértice sudeste, formado por duas paredes da entrada principal da edificação. Encontrada a 1,60m de profundidade, é constituída pelos mesmos materiais das estruturas anteriores (figuras 04 e 05, prancha 43). Na sequência da vala, após intervalo sem evidenciação de vestígios de estruturas arqueológicas, foi identificada, a 1,40m de profundidade, estrutura formada por pedras de granito e cimento, seguidas de piso de cimento queimado, com de 13,50m de comprimento. O material construtivo utilizado na edificação da estrutura indica que ela é mais recente que as estruturas anteriormente encontradas. Trata-se de edificação no pátio frontal da Casa de Correção, onde possivelmente funcionavam as oficinas da cadeia (figura 06, prancha 43). Junto à extremidade nordeste dos vestígios da edificação, foi evidenciado o muro que separava a cadeia da extensão da Rua Riachuelo. A estrutura tem as mesmas dimensões do muro sudeste e é constituída pelos mesmos materiais construtivos.

No segundo trecho de escavação da vala, foram evidenciadas estruturas relacionadas ao conjunto de edificações do Complexo da Usina do Gasômetro, que ocupavam a área no século XX, e estruturas relacionadas ao conjunto de residências da Rua Gen. Salustiano, que ocuparam o mesmo espaço no século XIX (desenho esquemático de topo – prancha 44). Considerando que o foco do estudo é o século XIX, trataremos de forma secundária o conjunto de estruturas relacionado ao Complexo da Usina e concentraremos a atenção nos vestígios relacionados ao conjunto de edificações do século XIX. Além dos vestígios de estruturas das residências, foram identificadas áreas de descarte de lixo oitocentista sob as mesmas, além de um antigo cais que existiu antes da construção das casas.

A primeira estrutura, relacionada às antigas residências que existiram no local, no século XIX, foi evidenciada a uma profundidade de 1,36m¹¹⁷ (figuras 01, 03 e 04, prancha 44). Trata-se dos vestígios da quina de uma edificação, constituída por

¹¹⁷ Para preservar o antigo muro da Usina Termoeletrica, tombado em nível municipal, identificado 16m antes da estrutura. A vala teve que ser aprofundada, a fim de que a rede passasse sob a estrutura do muro, sem danificá-lo.

alvenaria de tijolos maciços (0,30m x 0,15m) e argamassa friável de areia e cal. Sob a estrutura, no fundo da vala, a uma profundidade de 2,30m, constatou-se a presença de material arqueológico do século XIX em abundância, misturado à camada arenosa escura. Analisando a sequência estratigráfica da parede sudeste da vala (desenho perfil estratigráfico da parede sudeste, prancha 45), identificamos ao menos seis momentos de sua formação. O primeiro momento corresponde ao antigo nível da margem do lago, formado pela camada arenosa escura com material arqueológico (unidade 14). O segundo é constituído pelos vestígios da estrutura da residência (unidade 13), que foi edificada sobre a areia da antiga praia, lacrando o depósito de lixo oitocentista. A demolição da estrutura com a criação de depósitos de calça forma o terceiro momento (unidades 11 e 12). A terraplanagem do local, para a instalação do Complexo da Usina do Gasômetro, na primeira metade do século XX, representa o quarto momento (unidades 6, 7, 8, 9 e 10). O período de funcionamento da usina constitui o quinto momento (unidades 2, 3 e 4). Seguido do último em que o terreno, novamente, foi nivelado após a desativação da usina para a criação da praça.

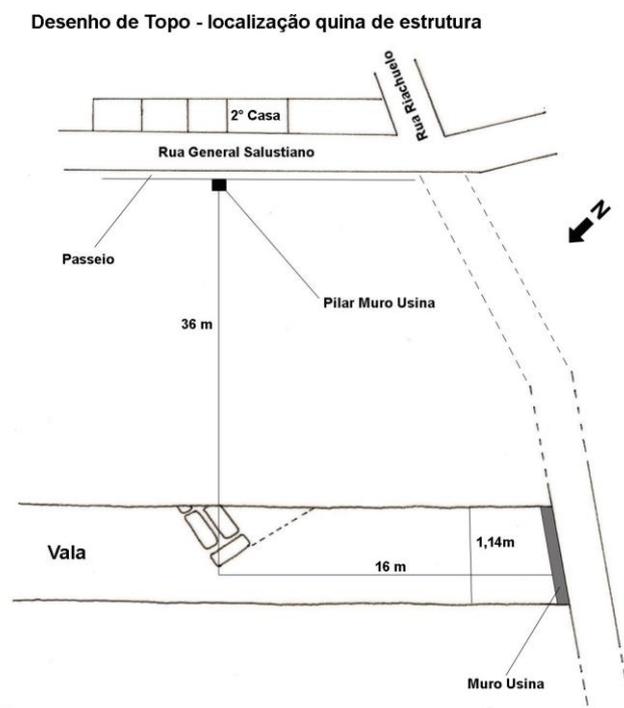


Figura 21 - Localização estrutura (OLIVEIRA, 2012, p.67)

Na sequência da vala, a 15m da última estrutura evidenciada, novamente foi atingida camada com vestígios arqueológicos em grande quantidade, a uma

profundidade de 2,30m. O material procede de camada de areia grossa de cor alaranjada e preta devido à presença de material orgânico.

Outra estrutura de alvenaria de tijolos e argamassa de areia e cal foi evidenciada na continuação da vala (figura 02, prancha 44). A estrutura em forma de arco foi evidenciada a 0,90m de profundidade, sob as camadas relacionadas com o período de funcionamento da usina. Novamente sob os vestígios da estrutura, existe camada formada por sedimento arenoso com material arqueológico oitocentista. Analisando a sequência estratigráfica da parede noroeste da vala (desenho, prancha 45), novamente identificamos seis momentos de sua formação. O primeiro momento é constituído pela camada de areia da antiga margem, onde foi evidenciado material arqueológico oitocentista (unidades 12 e 13). O segundo momento, relativo à construção da residência, pode ser dividido em duas etapas. A primeira refere-se à construção da fundação do arco, que foi feita sob a antiga margem da praia, sem abertura de vala, sendo posteriormente coberta por camada de areia com restos construtivos (unidades 11). A segunda etapa é a da construção da residência sobre os alicerces (unidades 6, 7, 9 e 10). O terceiro momento, possivelmente, é contemporâneo à ocupação da residência, formado pela camada argilosa cinza escura (unidade 8). O quarto momento refere-se ao da destruição da edificação com a formação de camada de caliza (unidade 4). O quinto momento é contemporâneo à instalação da usina e seu funcionamento (unidades 3 e 4). E, por último, o sexto momento refere-se ao nivelamento e preparo do terreno para a formação da praça (unidade 1).

Localização da Estrutura em Arco - desenho esquemático

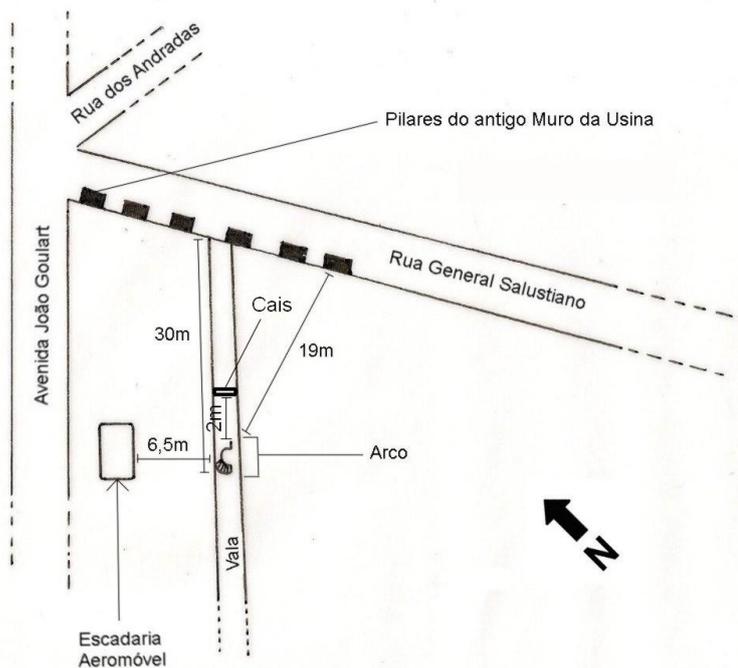


Figura 22 – Localização, estrutura (OLIVEIRA, 2012, p.70)

A dois metros da estrutura em arco, na sequência da vala, foi evidenciado um antigo cais, a 0,80m de profundidade (figuras 05 e 06, prancha 44). A estrutura, com 0,90m de largura, formada por alvenaria de pedras e argamassa friável de areia e cal, tem a face externa sudoeste, que ficava voltada para o lago, revestida com grossas lajes de arenito. O cais é anterior às residências que ali existiram; pois, na parede sudeste da vala, vestígio da fundação das casas encontra-se sobre a estrutura do cais. A vala foi aprofundada junto à estrutura do cais, atingindo o depósito de lixo oitocentista.

O terceiro trecho de escavação, localizado na esquina entre as Ruas Gen. Salustiano e Andradadas, iniciou após a transposição do muro noroeste da Usina¹¹⁸. No segmento final do último trecho de escavação, novamente foi atingida, a 2,30m de profundidade, camada arenosa escura com material arqueológico, porém em quantidade menor. A camada continua no terceiro trecho de escavação. A ocorrência de fragmentos de louças de faiança fina *creamware*, cerâmica simples, cerâmica vidrada e principalmente de fragmentos de louças de faiança, indicam um período recuado para a formação das deposições.

¹¹⁸ Como ocorreu anteriormente com o muro sudoeste da Usina, a linha de transmissão teve que passar sob o mesmo por a estrutura ser tombada em nível municipal.

Neste trecho, as primeiras estruturas identificadas foram duas estruturas de alvenaria de pedras e argamassa rudimentar (areia e cal), evidenciadas no passeio sudoeste da Rua Gen. Salustiano, a 0,35m de profundidade, sob o muro da Usina, porém separadas destes por camadas de aterro. As duas estruturas, com 0,90m de largura, são paralelas e justapostas, orientadas transversalmente à Rua Gen. Salustiano, indicando que podem ser vestígios de paredes das casas que existiam no local (figuras 01 e 02, prancha 46 / desenho de topo e perfil estratigráfico– prancha 47). A 1m a sudeste das duas estruturas e paralela a elas foi evidenciada, a 0,30m de profundidade, mureta formada por tijolos maciços (figura 03, prancha 46). Originalmente, a Rua Gen. Salustiano era mais estreita do que atualmente¹¹⁹, por esta razão as três estruturas foram evidenciadas no passeio da via, em área que anteriormente era ocupada pela parte frontal das residências que ali existiam. No fundo da vala, sob as estruturas, a camada arenosa com vestígios arqueológicos continuou sendo identificada. Porém, a 1,80m de profundidade, a evidenciação do solo natural formado por rocha de granito indica o fim da deposição. A noroeste, na sequência da vala, a superfície do solo rochoso segue em auge, tornando as camadas sobre a rocha, especialmente a camada arenosa escura com material arqueológico, gradualmente menos espessa. O que indica o final do antigo nível da margem do lago e do início da ponta do promontório rochoso em que foi estabelecida a cidade.

Na sequência da vala, já não mais no passeio, mas na área ocupada pelo encontro das ruas, foi evidenciada estrutura formada por grandes blocos talhados de granito rejuntados por cimento (figura 04, prancha 46). Sobre camada de cimento que cobre as estruturas, identificada a 0,20m de profundidade, foram identificados negativos paralelos de trilhos e dormente de madeira e ferro (pedaço de trilho) *in situ* (figura 05, prancha 46). O conjunto de estruturas é vestígio da base de sustentação da linha de bonde que passava pelo local, ligando o centro da cidade ao bairro Menino Deus¹²⁰.

Após a remoção da camada de cimento e estrutura de granito, foram evidenciadas duas estruturas paralelas de alvenaria de pedras, tijolos e rejuntadas com argamassa rudimentar de areia e cal. As duas estruturas, transversais à vala, estão distantes em torno de 1m uma da outra (figura 06, prancha 46). As estruturas foram identificadas em torno de 0,60m de profundidade, sob as anteriores, porém separadas das mesmas por

¹¹⁹ A rua foi alargada em 22m no ano de 1927. Ver acima breve histórico

¹²⁰ A linha foi inaugurada no ano de 1874, movida à época por tração animal. Na década de 1970, os últimos bondes elétricos foram tirados de circulação da cidade e substituídos pelos ônibus movidos a óleo diesel. (FRANCO, 1998, p.407).

camada de aterro (figura 07, prancha 46). Não foi possível identificar a real função da estrutura, porém existe a possibilidade de servir, também, como uma espécie de base de sustentação para a linha de bonde. Possivelmente relacionada à primeira linha, que foi inaugurada no ano de 1874.

No desenho do perfil sudeste da vala (desenho stratigráfico, prancha 47), podemos observar, por uma das estruturas, que as mesmas foram construídas (unidades 6, 7 e 8) sobre o solo natural do terreno (granito em decomposição – unidade 14), após a abertura de vala que seccionou camadas de depósitos com material arqueológico e aterros (unidades 9, 10, 11 e 12). Após o abandono das mesmas, seguiu a sobreposição de outras camadas de aterro (unidades 5 e 4), seguidas pela construção da base de cimento para a linha de bonde (unidade 3). Por fim, o calçamento de pedras regulares (unidade 2) e a atual camada de asfalto (unidade 1). A camada arenosa mesclada cinza e preta (unidade 12), identificada entre 1m e 1,58m de profundidade, contendo material arqueológico, foi depositada sobre a areia da antiga margem (praia – unidade 13).

Após intervalo de escavação em que foram identificadas inúmeras intervenções de obras de infraestrutura (figura 10, prancha 46), destacando-se antiga galeria de esgoto que, possivelmente, fazia parte de uma das primeiras redes de esgoto da cidade¹²¹.

No final do trecho de escavação, próximo ao início da Praça Brigadeiro Sampaio (Sítio RS-JÁ-10), foi identificada a última estrutura. Trata-se de um cais de alvenaria de pedras, tijolos e argamassa de areia e cal, com a face externa voltada para noroeste, revestida por grossas lajes de arenito (figura 08, prancha 46). A estrutura foi identificada a 0,50m de profundidade e tem 1,50m de largura. O cais, muito semelhante ao identificado na Praça Júlio Mesquita, está alinhado com a face noroeste da Rua dos Andradas. Junto à face externa da estrutura, espessas camadas constituídas por lentes de areia (indicando uma formação por ação hidrodinâmica) se intercalam com camadas escuras arenosas, menos espessas, com presença de material arqueológico¹²² (figura 09, prancha 46).

Ao total foram coletados e analisados 4.028 fragmentos de vestígios arqueológicos provenientes do Sítio RS-JA-68 (pranchas 51, 52 e 53). Durante a pesquisa, foi identificada deposição de material arqueológico sobre o espaço compreendido pela antiga margem do lago. As estruturas evidenciadas, relacionadas às residências da Rua

¹²¹ A característica da estrutura é semelhante à galeria circular, com 0,90m de largura, construída em 1907 na região para instalação da primeira rede de esgoto da cidade. (FRANCO, 1998, p. 154).

¹²² A presença das duas camadas formadas por lentes de areia em profundidades diferentes podem representar testemunhos de cheias do lago ocorridas no passado.

Gen. Salustiano e ao Complexo da Usina Termoeletrica, lacraram o depósito de lixo (lixeria coletiva). Este, encontrado a uma profundidade regular entre 1,60m e 2m, foi possivelmente formado ao longo de todo o século XIX. Contudo, pode-se dividir a formação da lixeria coletiva em três áreas e períodos distintos, delimitados pelos vestígios das estruturas encontradas.

A primeira área compreende o espaço entre a primeira estrutura evidenciada e o cais de arenito. Esta primeira área concentra a maior parte dos vestígios materiais coletados no sítio, totalizando 3.423 fragmentos, oitenta e cinco por cento (85%) da mostra, divididos nas seguintes categorias: 2.088 (61%) fragmentos de louças, 376 (11%) de cerâmica, 342 (10%) de ossos, 308 (9%) de vidros, 171 (5%) de metais e 137 (4%) fragmentos de artefatos diversos.

Utilizando os dados fornecidos pela análise das louças, em específico das louças pertencentes à subcategoria da faiança fina e dos materiais vítreos presentes no relatório final da pesquisa, desenvolvemos gráfico de barras para datar o período de maior intensidade de descarte na primeira área. Cabe ressaltar que os gráficos de barras para as louças e o material vítreo foram feitos em separado, mas apresentados em um mesmo gráfico com a distinção do período de maior intensidade de deposição para cada categoria material. Desta forma, o período de maior intensidade de descarte encontrado para a categoria das louças ficou entre os anos de 1820 e 1855, enquanto que o período para a categoria dos vidros entre os anos de 1850 e 1900 (prancha 48). A diferença entre os dois períodos, como já discutido, deve-se provavelmente à popularidade maior do consumo de vidros a partir da segunda metade do século XIX. A data final para o período de maior intensidade de descarte é ratificada pelo fato de que, no início da década de 1900, a área já se encontrava aterrada. O que pode ser observada em planta de 1906 da cidade de Porto Alegre, de autoria de A. A. Trebbi¹²³. Aterro ampliado posteriormente para a instalação do Complexo da Usina Termoeletrica na década de 1920.

A segunda área compreende o espaço entre o cais de arenito e o muro noroeste da Usina do Gasômetro. A estrutura do antigo cais, encontrada a 0,75m de profundidade,

¹²³ PLANTA DA CIDADE DE PORTO ALEGRE, CAPITAL DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL 1906 Autor: A. A. Trebbi. In: **Cartografia virtual histórica** – urbana de Porto Alegre: século XIX e início do XX. Porto Alegre: Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Sul/IHGRGS. Dezembro de 2005. 1 CD-ROM.

serve como delimitador temporal para a formação do depósito, pois este foi encontrado sob os vestígios da estrutura, em profundidade superior a 1,60m. Nesta área, os vestígios coletados e analisados totalizaram em torno de 322 fragmentos, oito por cento (8%) da amostra. Estes vestígios estão divididos nas seguintes categorias: 158 (49%) fragmentos de cerâmica, 119 (37%) de louças, 22 (7%) de ossos, 16 (5%) de metais e 6 (2%) fragmentos de vidros. O predomínio dos vestígios de cerâmica, metade da amostra, indica um período mais recuado para a formação da lixeira.

À maneira de como foi feito para primeira área, desenvolvemos gráfico de barras, utilizando informações contidas no relatório da pesquisa, concernentes às louças (faianças finas) e os vidros. O período de maior intensidade de descarte para a categoria das louças ficou entre os anos de 1800 e 1850, e para a categoria vítrea, entre os anos de 1840 e 1850 (prancha 50). O ano final, comum aos dois períodos, parece indicar o limite temporal para a formação do depósito representado pela estrutura do antigo cais.

A terceira área da lixeira coletiva abrange o último trecho de escavação, localizado na esquina entre as Ruas dos Andradas e Gen. Salustiano. Naquela área, foram coletados e analisados, também, em torno de 322 fragmentos, oito por cento (8%) dos vestígios da amostra. Divididos em: 199 (62%) fragmentos de louças, 51 (16%) de cerâmicas, 29 (9%) de metais, 19 (6%) de ossos, 16 (5%) de vidros e 6 (2%) de vestígios diversos. O predomínio de louças na amostra, em relação à área anterior, indica um período de formação mais recente para o acúmulo de vestígios arqueológicos no local.

Para datação do período de maior intensidade de descarte, a área não foi abordada como um todo, pois consideramos que o processo de deposição foi diferenciado em, ao menos, duas subáreas. A primeira corresponde ao segmento de vala junto à estrutura relacionada à linha de bonde e a segunda, ao segmento de vala junto à estrutura do cais, evidenciada na Rua dos Andradas.

Para a primeira, foram elaborados dois gráficos, um referente ao material coletado junto à estrutura do bonde e um referente ao material coletado entre as duas estruturas paralelas. No primeiro gráfico (prancha 49), o período de maior intensidade de descarte ficou entre os anos de 1785 e 1830, para as louças e, para os vidros, entre os anos de 1850 e 1860. O ano final para a formação, 1860, possivelmente esteja relacionado ao momento de construção das estruturas. No gráfico referente aos vestígios coletados entre as duas estruturas, o período de maior intensidade é mais recente (prancha 49).

Para a categoria das louças ficou entre os anos de 1815 e 1850 e, para a categoria vítrea, entre 1855 e 1890.

Para o segmento de vala, junto à estrutura do cais, foi elaborado gráfico com os seguintes resultados: para a categoria das louças, o período de maior intensidade de descarte ficou entre os anos de 1815 e 1845 e, para a categoria dos vidros, entre os anos de 1840 e 1860 (prancha 50).

A progressiva maior antiguidade dos períodos de maior intensidade de descarte, à medida que nos distanciamos do interior do lago em direção à orla, indica que o processo de formação da lixeira foi gradual, porém constante. Junto ao avanço da cidade sobre as margens do lago, com a construção de estruturas e aterros, foi feito o descarte de resíduos pela população.

2 PORTO ALEGRE: A FORMAÇÃO DE UMA CIDADE PORTUÁRIA

Trata-se, no presente capítulo, de um panorama histórico, baseado, principalmente, nas informações fornecidas por fontes secundárias, que buscam compreender o processo de implantação do núcleo urbano da cidade de Porto Alegre, no século XVIII, a partir dos fatores implicados nesse processo e tendo em vista sua característica, tida como mais marcante, ser uma cidade portuária. O capítulo busca problematizar a afirmação de que Porto Alegre teria como destino traçado ser uma cidade portuária¹²⁴, mostrando que esta característica é resultante de um complexo processo histórico.

Para tanto, o texto será dividido em subcapítulos, referentes à delimitação de períodos que se julga com características específicas quanto aos aspectos econômicos, políticos e culturais, que influem nos usos para atividades náuticas do sítio onde se estabeleceu a cidade. Considerando que a história da cidade de Porto Alegre estava intimamente associada à história de ocupação do espaço do Rio Grande (do Sul) e da bacia platina, sofrendo diretamente o impacto das disputas territoriais entre as Coroas de Portugal e Espanha, abordaremos estas disputas como “pano de fundo” deste panorama histórico¹²⁵.

Como prólogo, o capítulo inicia com uma descrição sobre aspectos geográficos da região em que se estabeleceu o atual município; pois, como afirma Braudel, “uma cidade cresce em determinado lugar, casa-se com ele e nunca mais o abandona, salvo raríssimas exceções. O lugar pode ser mais ou menos favorável, perduram as vantagens e inconvenientes iniciais” (BRAUDEL, 1995, p.458). Por esta razão o conhecimento destes aspectos é fundamental para o entendimento do motivo da escolha de um determinado sítio em vez de outro qualquer para o estabelecimento de uma cidade. Situação mais indispensável quando se trata de uma cidade portuária.

Esta preocupação com os aspectos geográficos não reflete a crença em determinismos ambientais, e sim na crença da capacidade das populações, dentro de seu marco cultural, utilizarem as possibilidades oferecidas pelo ambiente natural. Portanto concordamos com Arno A. Kern, que, ao citar Febvre, afirma:

¹²⁴ Sérgio da Costa Franco em seu livro, “Porto Alegre e seu Comércio”, faz a seguinte afirmação: somente quem queira ignorar a estreita ligação entre portos e o comércio poderia negar que porto alegre nasceu marcada pelo destino de ser um entreposto comercial. Concordamos em parte com esta afirmação. (FRANCO, 1983. p.9).

¹²⁵ Segundo Macedo: “As lutas pela posse do Rio da Prata constituem importante capítulo na série de reconhecimentos levados a efeito durante todo o século XVI, século XVII e início do século XVIII, na parte sul do litoral do Estado, e estão relacionados com a fundação de Porto Alegre”. (MACEDO, 1968. p. 33).

[...] a ação dos fatores naturais sobre a vida das populações humanas jamais é mecânica, cega ou fatal. Não se deve incorrer no erro do naturalismo inconsciente ou dos determinismos monocausais ao se procurar explicar o homem, as sociedades humanas e suas atividades, mas sim levar em conta o possibilismo ambiental e as soluções adaptativas de cada cultura.(KERN, 1991, p.14-15)

Após este capítulo introdutório, daremos início ao histórico de ocupação deste espaço, subdividido em cinco subcapítulos.

O inicial tratará dos primeiros ocupantes da região do atual município de Porto Alegre até a chegada dos primeiros europeus no século XVII, dando maior destaque aos grupos da Tradição Guarani, do quais foram encontrados vestígios arqueológicos no centro da cidade. Grupos guaranis que provavelmente tenham sido os primeiros navegadores dos cursos de água da região.

O subcapítulo seguinte se ocupará dos primeiros contatos de exploradores europeus do território do Rio Grande (do Sul) com estas populações autóctones, no século XVII. Exploradores formados por dois grupos rivais: bandeirantes e missionários; que objetivavam, respectivamente, a escravização das populações indígenas e a conversão das mesmas ao catolicismo e integração a missões religiosas.

O saldo das disputas entre Bandeirantes e Missionários foi o esvaziamento do território das populações nativas, com o morticínio, escravização e fuga das mesmas. A destruição das primeiras missões, ocasionada pelos exploradores escravagistas, deixou para trás somente rebanhos de gado das mesmas. Com o início do ciclo do ouro no centro-oeste da colônia, a necessidade de animais de carga e para alimentação tornou-se premente, assim, os rebanhos selvagens disponíveis no sul passam a suprir esta demanda, iniciando um novo período de ocupação do território sulino com as atividades de tropeio.

O terceiro subcapítulo tratará deste período de integração à economia central, através da atividade do tropeirismo, entre o final do século XVII e a terceira década do século XVIII.

O quarto capítulo tem como foco o período iniciado com a consolidação deste vínculo, através dos caminhos das tropas já estabelecidos e um fluxo constante dos rebanhos do sul para o centro-oeste, período de povoamento do território sulino, com a fixação dos primeiros tropeiros, ao tornarem-se estancieiros, período compreendido entre a terceira década e meados do século XVIII. Do cruzamento dos caminhos das tropas e dos aglomerados em torno das sedes das primeiras estâncias surgem as primeiras cidades do Rio Grande (do Sul), “cidades do gado” (SPALDING, 1967, p.16), nascidas da atividade de tropeio.

O último período considerado, entre meados do século XVIII e o terceiro quartel do mesmo século, aborda o encontro das duas vertentes de colonização; à colonização

exclusivamente terrestre do território, até então, soma-se a ocupação por via fluvial. Destas duas vertentes de ocupação¹²⁶, o Porto de Viamão torna-se a síntese, surgindo dele o núcleo urbano que dará origem à cidade de Porto Alegre.

¹²⁶ Rhoden identifica duas vertentes de povoamento do Rio Grande do Sul, no século XVIII. Uma vertente civil, feita basicamente por via terrestre e de caráter rural e uma militar, feita por via fluvial e de caráter urbano. (RHODEN, 1999. p.141).

2.1 Características geográficas

A área do município de Porto Alegre encontra-se a 30° de latitude oeste e 51° de longitude sul; em um ponto de confluência do Planalto Meridional, da Depressão Periférica, do Escudo Sul-Rio-Grandense e da Província Costeira (MENEGAT; KIRCHHEIM 1998, p.25-26); apresentando fauna e flora características destes distintos domínios. O sítio em que se estabeleceu o núcleo inicial da cidade de Porto Alegre localiza-se às margens do Lago Guaíba¹²⁷, na ponta de uma península¹²⁸ que adentra o corpo d'água. Este é formado pelas bacias hidrográficas¹²⁹ do Jacuí, Antas-Taquari, Caí, Sinos e Gravataí¹³⁰. Os cinco rios deságuam na porção setentrional do lago, imediatamente a norte do sítio em que se situa a cidade, formando um delta¹³¹, com oito grandes ilhas de origem aluvial. O delta é constituído por diversos canais que separam as ilhas, sendo os dois principais, que permitem a navegação de embarcações maiores devido à maior profundidade e largura¹³², o Canal do Jacuí, na extremidade oeste do delta; e o Canal dos Navegantes, que banha o litoral norte do sítio onde se estabeleceu a cidade, encontrando-se com o primeiro junto à extremidade oeste da península. Península na qual se estabeleceu o núcleo urbano, formada por um promontório¹³³¹³⁴ com elevação máxima de 57m. A crista do promontório divide em uma face norte, com declive mais suave, ensolarada e protegida dos ventos meridionais, e uma face sul, com declive acentuado, pouco ensolarada. Esta face, devido a pouca insolação e grande declividade do terreno, é bastante úmida, favorecendo o crescimento de vegetação mais frondosa do que a face norte. Em ambas as faces da colina, existiam pequenos arroios,

¹²⁷ O significado do nome Guaíba em tupi-guarani é “encontro das águas”. (MENEGAT; KIRCHHEIM, 1998, p.37). Por muitos anos se discutiu se o Guaíba era um Lago ou um Rio. Segundo Rualdo Menegat, já nos séculos XVIII e XIX, o corpo d'água era denominado Lago de Viamão ou de Porto Alegre. A denominação rio era utilizada para o segmento final do Rio Jacuí, onde recebia as águas do Taquari. Cinco características comuns aos lagos se apresentam no Guaíba, são elas:

- 1) os rios que nele desembocam formam um delta;
- 2) cerca de 85% da água do Guaíba fica retida no reservatório por um grande período de tempo;
- 3) o escoamento da água é bidimensional;
- 4) os depósitos sedimentares das margens possuem geometria e estrutura características de sistema lacustre;
- 5) a vegetação da margem é de matas de restinga.

¹²⁸ S.F. Porção de terra cercada de água por todos os lados, exceto um, por onde se liga a outra terra. (FERREIRA, 1969).

¹²⁹ Região em que o escoamento superficial da água flui para um canal principal. (MENEGAT, 1998, p.36).

¹³⁰ São as cinco principais bacias. Existem bacias menores, formadas por arroios que deságuam diretamente no Lago Guaíba.

¹³¹ S.M. tipo de foz caracterizado pela presença de ilhas de aluvião, separadas umas das outras por canais de largura variável. (FERREIRA, 1969).

¹³² Os canais do Delta foram, desde o século XIX, aprofundados por dragagens, a fim de facilitar a navegação.

¹³³ Cabo formado de rochas elevadas ou alcantis. (FERREIRA, 1969).

¹³⁴ O promontório é constituído pela porção Oeste da formação geológica Crista da Matriz. (MENEGAT, 1998, p. 29).

formados por olhos d'água que desaguavam diretamente no lago, hoje integrados à rede de esgoto pluvial do centro urbano. O litoral norte da península, formado originalmente por praias de areia¹³⁵, possui águas tranquilas se comparado com o litoral sul, acometido por ventos. A profundidade do lago junto ao litoral norte também é maior, em razão do fluxo da água do canal dos navegantes.

O sítio, por estar em local banhado por águas calmas e profundas, sobre um promontório que o protege dos ventos dominantes, com arroios com águas próprias para o consumo e ensolarado, caracteriza-se como um local ideal para o estabelecimento de um povoado portuário. Maria Luísa Pinheiro Blot, ao estudar as cidades portuárias portuguesas, cita Julio Caro Baroja que, segundo ela:

[...] sintetiza as condições geográficas ideais para a implantação dos centros urbanos segundo um conjunto de relações que de um modo geral envolvem um rio (e, diríamos, de preferência uma foz), uma montanha, a posição elevada que permite o controle de uma passagem natural, mantendo-se esta escolha como uma constante desde tempos muito remotos até a Idade Média. (BAROJA, apud, BLOT, 2003, p.84)

Vitrúvio, no primeiro século da era cristã, já definia as características ideais para um porto. Segundo ele, “Os portos prestarão naturalmente os melhores serviços se estiverem bem situados e possuírem espigões ou promontórios salientes, a partir dos quais, para o seu interior e segundo a natureza do lugar, sejam formados ângulos e curvaturas [...]” (VITRUVIUS, 2007, p.283).

Seguindo a descrição, a sul da península, uma ampla planície fluvial, formada pela várzea do Rio Jacaré¹³⁶ se estende até a ponta constituída pelo Morro Santa Teresa¹³⁷. Uma área propícia para agricultura. O curso inferior do mesmo corria junto à face sul do promontório desaguando na extremidade da península.

A foz do arroio na enseada da praia de belas era marcada por bancos de areia que se formavam paralelos à margem. Esses bancos eram constantemente retrabalhados pelo fluxo do canal ou pela subida do nível do lago ocasionado pelo vento ou por inundações periódicas. (MENEGAT; KIRCHHEIM, 1998, p.40)

¹³⁵ Completamente descaracterizado pelos sucessivos aterros feitos sobre o Lago para avanço da área construída da cidade.

¹³⁶ Na língua tupi-guarani, a junção de “ĩakaré”, jacaré com “y”, água. Atualmente é denominado Arroio Dilúvio, nome que já indica os estragos que suas cheias causavam. Na década de 1960, suas águas foram canalizadas e seu curso retificado.

¹³⁷ Extremidade Oeste da formação geológica conhecida como Crista Primavera. O Arroio Dilúvio e sua planície aluvial localizam-se entre as duas cristas, da matriz e primavera. (MENEGAT, 1998, p.29).

A calha, ou canal, do lago que passa junto à face norte do promontório, neste trecho de enseada, afasta-se do litoral, tornando as margens do lago pouco profundas. O canal volta a se aproximar do litoral leste do lago somente na Ponta de Itapuã¹³⁸. O litoral do território do município, do Delta do Jacuí, limite setentrional, até a Ponta de Itapuã, limite meridional, é marcado por formações de pontas¹³⁹ e enseadas¹⁴⁰, sendo bons atracadouros naturais; contudo, em sua maioria, com pequena profundidade. Exceção para o porto natural em promontório a 17 km a sul do sítio, onde se localiza a cidade, denominado Ponta Grossa, em que a profundidade chega a 7 m. Contudo tal porto encontra-se desprotegido dos ventos dominantes, pois está voltado para sul. A margem oeste do lago, ao contrário da margem leste, tem formação sedimentar, originando inúmeros bancos de areia, dificultando a navegação de embarcações com calado maior. Entre estas duas extremidade, norte e sul, o Lago perfaz 50km de comprimento. Na extremidade sul, em um estreito formado pelas Pontas de Itapuã, na margem leste, e Ponta da Faxina, na margem oeste, as águas do Lago juntam-se às águas da Laguna dos Patos¹⁴¹. A profundidade média do lago é de apenas 2m, sendo a calha, ou canal, do lago inconstante¹⁴², tornando a navegação perigosa para embarcações de maior calado. Ao sul do estreito, no litoral leste, a paisagem modifica-se radicalmente. Os morros característicos da região de Porto Alegre cedem espaço para a barreira arenosa que separa a Lagoa dos Patos do Oceano Atlântico. Deste ponto até a foz da Laguna dos Patos, a paisagem pouco se modifica.

¹³⁸ Itapuã na língua tupi-guarani seria Ita – Pedra, Puã – elevado; Itapuã – Pedra elevada.

¹³⁹ São terras baixas na margem do lago, com forma semicircular, situadas entre duas pontas. O contínuo preenchimento das margens com material arenoso e argiloso retrabalhado pelas ondas do lago faz das enseadas os melhores lugares para a existência de praias alternadas com juncais. MENEGAT, Rualdo et al. Op. cit., p.29.

¹⁴⁰ São delimitadas pelas terras altas constituídas por morros com forma circular ou alongada, cujas encostas são banhadas pelas águas do lago. Onde há exposição das rochas graníticas, formam-se encostas abruptas de até 10 m de altura, ou encostas mais planas, com lajeados e matações entremeados, eventualmente, por matas, com grande diversidade paisagística. (MENEGAT, 1998, p.29).

¹⁴¹ O nome da Lagoa dos Patos está envolto em incerteza, alguns dizem que a origem do nome refere-se a tribo denominada Patos, familiar aos índios tupi-guaranis, encontrada ali quando da chegada dos primeiros exploradores europeus. Outra explicação para o nome seria que este decorreria do fato de existirem na região muitos patos, introduzidos pelos exploradores europeus. Guilhermino Cesar em nota em seu livro “Os primeiros cronistas do Rio Grande do Sul 1605-1801”, lembra que “vários acidentes geográficos, em largo trecho do litoral, entre Cananéia e Torres, tiveram a denominação – dos patos, desde o segundo decênio do século XVI. (CESAR, 1981. p.28).

¹⁴² Atualmente os trabalhos de dragagem evitam a modificação do curso do canal.

2.2 Os primeiros habitantes

A ocupação deste espaço é anterior à chegada dos europeus. Pesquisas arqueológicas no atual município de Porto Alegre e região metropolitana identificaram diversos sítios pré-históricos de grupos caçadores-coletores e grupos horticultores. Caçadores-coletores, das tradições Umbu e Humaitá, foram os primeiros habitantes da região (OLIVEIRA, 2005, p.46) Porém, dentre os sítios pesquisados, se destacam os relacionados aos grupos horticultores da tradição guarani, constituindo a maior parte dos sítios estudados. A figura 1 mostra alguns destes sítios pesquisados. Destes apenas o sítio RS-JÁ-02 não pertence à tradição guarani, sendo um sítio de ocupação mais antiga de caçadores-coletores (OLIVEIRA, 2005, p.47). Segundo Alberto T. D. de Oliveira dos sítios guaranis estudados se tem datação para dois, um para o sítio RS-C-31 de 610 +/-50 A.P. e para o sítio RS-SR 342 de 440 +/-60 A.P. e 540 +/-60 A.P (OLIVEIRA, 2005, p.47).

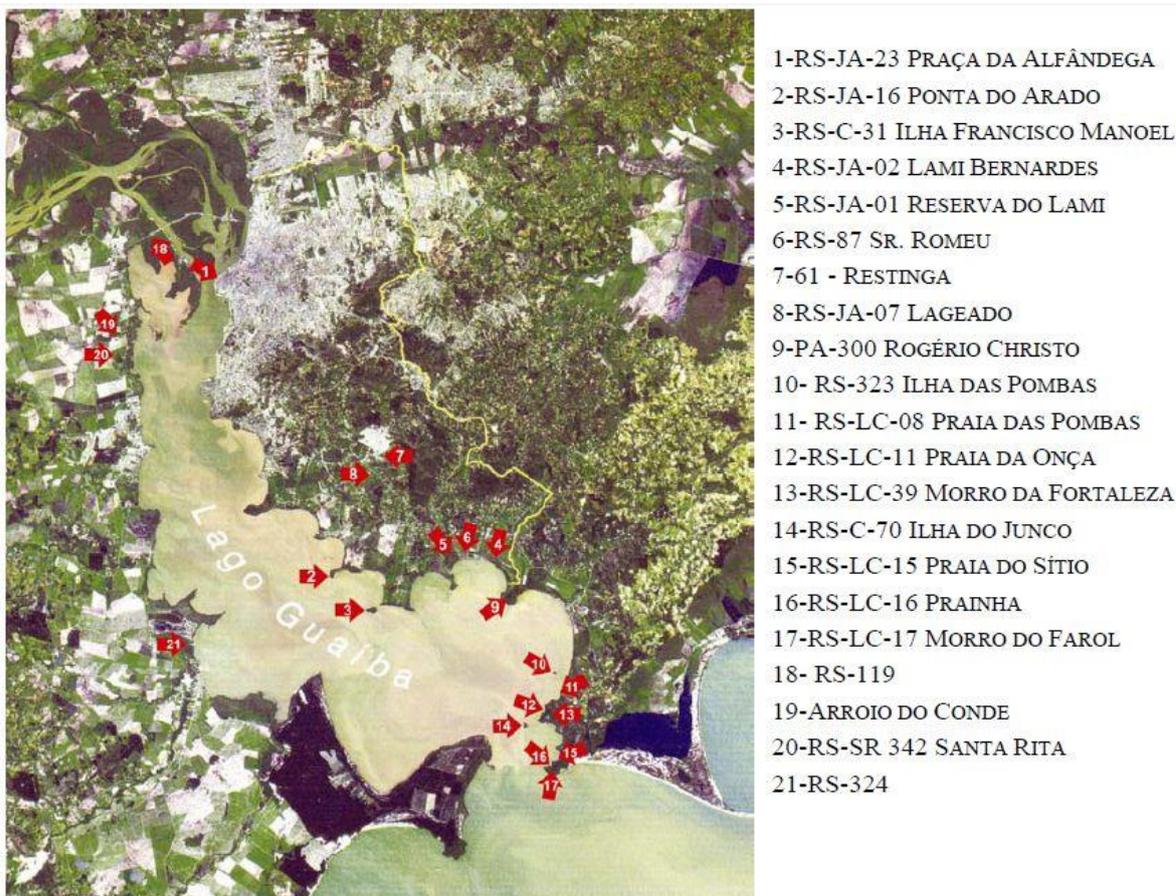


Figura 23 – Localização dos Sítios Pré-históricos identificados até o ano de 2005. (OLIVEIRA, 2005, p.46)

Dos sítios localizados no mapa, interessa-nos, precisamente, o sítio RS-JA-23¹⁴³, por sua localização coincidir com o local de posterior estabelecimento da sede do município de Porto Alegre. O sítio foi identificado e registrado no ano de 2002, em trabalho de acompanhamento arqueológico¹⁴⁴ (prancha 07), sob a responsabilidade da arqueóloga Beatriz Thiesen¹⁴⁵. Durante as obras de instalação de rede de telefonia no Centro Histórico da cidade, foram abertas trincheiras e sondagens ao longo da Rua dos Andradas. Junto à Praça da Alfândega, foi feita sondagem, com dimensão de 2,9 x 1,9m e 3m de profundidade, da superfície, nível atual de ocupação, até o nível mais profundo, relacionado à antiga praia que existia no local (prancha 08). Na última camada escavada (unidade 24 do perfil estratigráfico – prancha 08), sobre o lençol freático, “foram encontrados carvão, restos de fauna e fragmentos de artefatos cerâmicos com decoração corrugada e pintada em vermelho, característicos da cultura guarani” (OLIVEIRA, 2006). Com o objetivo de pesquisar mais detalhadamente a ocupação pré-histórica do local, no ano de 2006, foi feita escavação arqueológica junto à área identificada no ano de 2002. Sob coordenação do arqueólogo Alberto Tavares Duarte de Oliveira, foi escavada uma área de 6m² por 2,5m de profundidade, confirmando a ocupação pré-histórica do sítio. Foram identificados 20 fragmentos de cerâmica da tradição guarani (OLIVEIRA, 2006, p.115) (prancha 13).

A fala guarani pertence ao mesmo tronco linguístico do tupi, tendo uma mesma origem amazônica. Pesquisas arqueológicas e linguísticas mostram que ocorreu migração destes grupos em duas direções, uma para leste, dando origem à tradição tupi e uma seguindo o curso dos rios a sul da região amazônica, passando pela região compreendida pelos atuais estados de Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul. Segundo Schmitz, estima-se que as primeiras migrações chegaram ao território do atual estado do Rio Grande do Sul por volta do tempo do nascimento de Jesus Cristo (SCHMITZ, 1991, p.303).

Os guaranis são grupos horticultores que se estabeleceram às margens dos rios, aproveitando o solo fértil depositado pelas cheias para cultivarem seus alimentos. Também

¹⁴³ A distribuição dos sítios no mapa chama a atenção por se concentrarem a sul da área urbana da cidade. Isto não se deve ao fato de os indígenas terem priorizado esta região para ocupação, mas sim devido às pesquisas terem se concentrado nesta área, pois é menos ocupada atualmente, possibilitando maior facilidade na identificação e pesquisa dos sítios. As áreas densamente ocupadas limitam a possibilidade de pesquisa, por se sobreporem às ocupações pretéritas e, muitas vezes, destruírem os vestígios destas ocupações mais antigas. Na área densamente ocupada, localiza-se no mapa apenas um sítio, RS-JA-23, o que de certa forma nega a ideia de que, sob o solo urbano, inexistem vestígios preservados do passado.

¹⁴⁴ Trabalho de acompanhamento de obras de grande impacto em áreas de potencial arqueológico, visando identificar, registrar e salvar vestígios arqueológicos ameaçados de destruição pela obra.

¹⁴⁵ Obra para instalação de dutos para equipamentos de telecomunicação. (OLIVEIRA, 2006).

viviam da caça, mas esta atividade era complementar à atividade agrícola. A região em que se encontra atualmente Porto Alegre era o limite sudoeste do ambiente que comumente ocupavam. As matas ciliares da floresta subtropical, onde costumavam assentar suas aldeias e cultivar suas hortas, têm seu fim no trecho final da Bacia do Jacuí. As escarpas menos ensolaradas dos morros da região ainda apresentam as últimas marcas da vegetação subtropical, tornando a região às margens do Lago Guaíba o último habitat para a horticultura guarani. Segundo Schmitz, por serem cultivadores de matas subtropicais, “as grandes áreas aluviais do estado [...], por não serem recobertas por matos, não se prestavam ao cultivo com tecnologia guarani.” (SCHMITZ, 1991, p.312). Todavia, por ser uma área de transição entre o Planalto e o Pampa, oferecia outras possibilidades, uma fauna e flora muito rica, representativa destes dois espaços. Segundo Schmitz:

As aldeias das várzeas não tinham problemas com abastecimento de água para o banho e as necessidades da casa. Geralmente estavam sobre dique marginal do rio, que as enchentes dificilmente alcançariam. [...] *Vantagens semelhantes podiam ser conseguidas na beira das grandes lagoas.* (SCHMITZ, 1991, p.306)

No mapa, a concentração dos sítios, na porção sul da região, se deve ao fato de ser a área com menor urbanização do município, permitindo maior preservação dos sítios arqueológicos e facilidade para o desenvolvimento das pesquisas. A descoberta do sítio RS-JA-23, contudo, demonstra que determinadas áreas da porção mais urbanizada do município podem guardar no subsolo vestígios arqueológicos dos primeiros habitantes da região.

A navegação, característica peculiar às populações ribeirinhas, também era compartilhada pelos indígenas guaranis. Provavelmente tenham sido os primeiros navegadores e sua canoas as primeiras embarcações a singrar as águas do Lago Guaíba e da Laguna dos Patos. Os guaranis, a exemplo dos seus parentes tupis, eram habilidosos artesãos na construção de canoas, as chamadas canoas monóxilas ou canoa-de-um-pau¹⁴⁶. Souza, discorrendo sobre as técnicas indígenas, destaca as habilidades náuticas dos tupis:

Além de grandes pescadores, os cronistas descrevem os tupis como grandes navegadores. A embarcação mais conhecida é a canoa ou ubá. A confecção dessas canoas exige a participação de vários homens: primeiro a canoa é talhada a machado na casca do jatobá, sem derrubá-lo. Isso era feito depois de serem erguidos andaimes em torno da árvore, para que o trabalho pudesse ser executado. Depois de cortado o feitiço da canoa, a casca era destacada do tronco pela introdução de cunhas. Uma vez desprendida a casca, ela era aquecida, tornando-se maleável, o que permitia levantar as bordas da proa e da popa. Os tupis da costa brasileira, na

¹⁴⁶ Canoa feita de apenas um tronco de árvore de forma artesanal.

época do Descobrimento, construam canoas de cerca de 13 metros de comprimento e chegavam a avançar com elas duas milhas mar a dentro. (SOUZA, 1994, p.44)

A vegetação densa das matas nas encostas dos morros da região de Porto Alegre oferecia a matéria prima necessária à fabricação das canoas, a exemplo da árvore guapuruvu; árvore de grande porte e de madeira macia, ideal para a construção de canoas, propriedade explicitada pelo seu nome popular: pau-de-canoa.

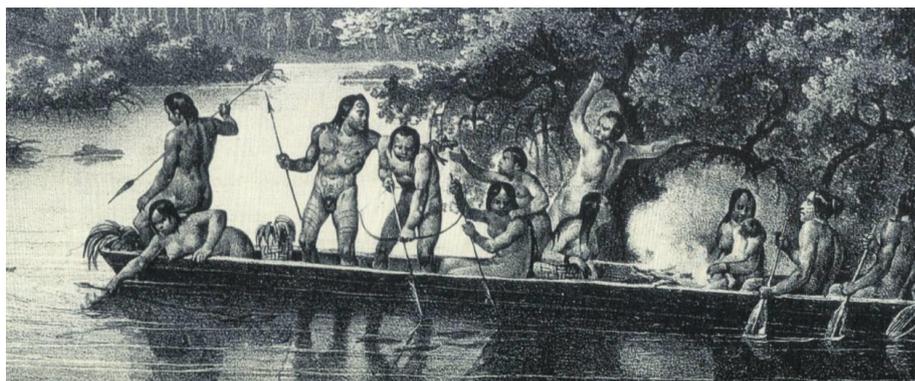


Figura 24 – Canoa indígena, detalhe da pintura de J. M. Rugendas¹⁴⁷

As canoas indígenas foram assaz úteis à sociedade colonial brasileira. Como afirmou Joshua Slocum, entusiasta das canoas indígenas brasileiras, em 1888:

Estas canoas, às vezes produzidas a partir de árvores gigantescas, habilmente modeladas e escavadas, são ao mesmo tempo a carruagem e a carriola da família para o sítio, ou do arroz para o moinho. Estradas são quase desconhecidas onde a canoa está disponível; conseqüentemente, homens, mulheres e crianças são todos adestrados quase à perfeição na arte da canoagem. [...] a navegação, portanto, é usada com grandes vantagens pelos habitantes quase anfíbios da costa, que amam a água e movem-se nela como patos e marinheiros natos. Até hoje idolatrei a honestidade dos nativos brasileiros bem como a habilidade náutica nacional e a perícia com canoas. (MESQUITA, 2009, p.6)

Os vestígios materiais encontrados nas intervenções arqueológicas, no sítio RS-JA-23, infelizmente, não incluem utensílios que poderiam ter sido utilizados no fabrico destas canoas, como enxós e machados de pedra. Os poucos fragmentos de cerâmica são os únicos vestígios destas populações que ocuparam o atual centro da cidade antes da chegada dos colonizadores europeus. Contudo a técnica de construção naval indígena se preservou, tendo sido aprendida pelos colonizadores ou mesmo pela integração à sociedade colonial de artesãos canoeiros de origem tupi-guarani. Documentação oficial, relatos de viajantes e representações

¹⁴⁷ Detalhe da pintura de J. M. Rugendas, destacada por mim da imagem presente em: MESQUITA, João Lara. **Embarcações típicas da costa brasileira**. 1. ed. São Paulo: Editora Terceiro Nome, 2009. p. 79.

iconográficas mostram que estas canoas ainda foram utilizadas para o transporte fluvial na Bacia do Jacuí até, pelo menos, meados do século XIX.

2.3 Os primeiros exploradores europeus

[...] portuguese,s, que, sendo grandes conquistadores de terras, não se aproveitam delas, mas contentam-se de as andar arranhando ao longo do mar como caranguejos. (SALVADOR, 1627, apud MARX, 1980, p.12)

Como constatou Frei Vicente de Salvador, a característica mais marcante da expansão colonizadora portuguesa em seus territórios ultramarinos foi sua litoraneidade. As cidades portuárias criadas em Portugal, no início do período de expansão ultramarina, já fornecem, de certa forma, um modelo de assentamento para a criação das feitorias na colônia. Segundo Maria Luísa Pinheiro Blot:

[...] o desenvolvimento das cidades portuárias também está ligado à progressiva defesa das costas, e poderá estar na origem do que J. Cortesão classificou como o início de um novo gênero de vida . [...]As cidades de fronteira e as cidades litorais revestiram-se de defesas. As cidades marítimas e fluvio-marítimas cresceram, finalmente, numa litoralidade defendida [...]. (BLOT, 2003, p.135)

Os primeiros exploradores raramente se arriscavam no interior do continente, “receosos de que com isso se despovoasse a marinha” (HOLANDA, 1995, p.100), segundo Sérgio Buarque de Holanda. A situação somente se modificou no século XVIII, com as descobertas das minas de ouro e diamantes no centro-oeste do Brasil. Até então a ocupação portuguesa se restringia às feitorias litorâneas, as quais deram origem às primeiras cidades costeiras¹⁴⁸. As feitorias portuguesas eram estabelecidas em sítios propícios para servirem de atracadouro às embarcações e defesa contra ataques, como: enseadas, foz de rios, baías, ilhas. Dos núcleos urbanos criados no primeiro século de colonização (PRANCHA 02), somente São Paulo não se localiza na costa, todos os demais têm como característica comum serem bons portos naturais. O domínio dos mesmos permite o controle do acesso ao interior do território, são as “portas para o sertão”.

¹⁴⁸ A característica, ainda marcante, de maior urbanização costeira do Brasil, levou Sérgio Buarque de Holanda, a comparar a América Espanhola com a Portuguesa, ao afirmar que o caráter da obra realizada pelos portugueses no Brasil teria sido mais de feitorização do que de colonização. (HOLANDA, 1995, p.107).



Figura 25 – Urbanização no Brasil – Século XVI (FAUSTO, 2002, p.92)

Contudo, a sul da atual cidade de Laguna, o litoral modifica-se radicalmente, já não mais existem enseadas, baías, ilhas para atracação e a foz dos rios não permite o acesso de embarcações maiores. A região de Laguna é o último lócus para uma civilização que se constituiu através da navegação, coincidentemente o limite sul da possessão portuguesa na América, como estabelecido pelo Tratado de Tordesilhas de 1494. Segundo Oliveira:

Excetuando a região ocupada pelos jesuítas espanhóis, até as primeiras décadas de 1700, o território era inexplorado e seu litoral dificultava a organização de portos uma vez que a costa era arenosa, com baixios, sem angras nem ancoradouros para a segurança das embarcações, além do que era varrido por ventos traiçoeiros.(OLIVEIRA, C. S. 1993, p.17)

No século XVI, o território do atual Rio Grande do Sul apenas teve sua costa contornada pelas expedições de patrulhamento e reconhecimento do litoral brasileiro, como a expedição de Martim Afonso de Sousa (1530-1533), a primeira expedição oficial a registrar a barra do Rio Grande (TORRES, 2010, p.25), a qual tinha como objetivo:

[...] patrulhar a costa, estabelecer uma colônia através da concessão não-hereditária de terras aos povoadores que trazia (São Vicente, 1532) e explorar a terra, tendo em vista a necessidade de sua efetiva ocupação. (FAUSTO, 2002, p.43)

A primeira informação mais detalhada da costa do atual Rio Grande do Sul foi dada por Gabriel Soares de Souza, em seu “Tratado Descritivo do Brasil” de 1587, no qual faz a seguinte descrição sobre a barra do Rio Grande e a costa litorânea:

[...] Neste porto há um bom surgidouro e abrigada para os navios entrarem seguros sobre amarra, no qual se vem meter no salgado um rio de água doce. Esta terra é muito baixa e não se vê de mar em fora senão de muito perto, e toda é de campos cobertos de erva verde, muito boa para manutenção de criação de gado vacum e de toda a sorte, por onde há muitas lagoas e ribeiras de água para o gado beber. E tem esta terra algumas reboleiras de mato à vista umas das outras onde há muita caça de veados que andam em bandos, e muitas outras alimárias e aves, e ao longo da costa há grandes pescarias e sítios acomodados para povoações com seus portos, onde entram caravelões, em a qual se darão todos os frutos que lhe plantarem [...]¹⁴⁹

Contudo o interior do território continuou inexplorado pelos portugueses durante um século. Coube aos bandeirantes paulistas e missionários das ordens religiosas a exploração do mesmo. Bandeirantes¹⁵⁰ e missionários¹⁵¹ que disputavam os indígenas, respectivamente, para servirem de mão de obra escrava e para integrarem, como novos cristãos, as missões das ordens religiosas.

Três frentes de avanço europeu chocaram-se no território do atual Rio Grande do Sul, no século XVII; duas portuguesas, formadas pelos bandeirantes paulistas e missionários de ordens religiosas vindas do Rio de Janeiro, e uma espanhola, formada pelos missionários da Companhia de Jesus, que se estabeleceram na porção oeste do território do Rio Grande, sendo súditos de reino de Espanha. Segundo Schmitz, “o guarani do sul do Brasil e regiões vizinhas foi colhido pelas tenazes opostas de duas etnias altamente expansivas: a portuguesa e a espanhola” (SCHMITZ, 1991, p.313).

Da região sudeste do Brasil, desceram o litoral bandeirantes e missionários da Companhia de Jesus, disputando os índios carijós. Os missionários portugueses, entre os anos de 1605 e 1637, perscrutaram o litoral, a partir de Imbituba, catequizando os indígenas,

¹⁴⁹ SOUZA, Gabriel Soares de. **Tratado Descritivo do Brasil em 1587**. Acessado em: <<http://www.novomilenio.inf.br/santos/lendas/h0300a2.pdf>>

¹⁵⁰ Durante o período de Domínio Espanhol, entre 1580-1640, os holandeses invadiram o nordeste brasileiro e possessões lusas na África, cortando o fornecimento de mão de obra escrava africana. Os paulistas especializaram-se no apresamento de indígenas para suprirem esta falta de mão de obra. (PESAVENTO, 1984. p. 8).

¹⁵¹ Ocorreram frentes missionárias tanto do lado português quanto do lado espanhol.

chegando a intentar o estabelecimento de residência às margens do Guaíba.¹⁵²¹⁵³ Paralelo a este movimento, o bandeirantes iniciam as *descidas*, a partir de 1600. Segundo Schmitz:

[...] os moradores de São Vicente iam em caravelões ao longo da praia, usando como portos de apoio Laguna, os rios Araranguá e Manpituba e a lagoa dos patos com o Jacuí. Na costa existiam verdadeiras feitorias, onde os índios eram negociados. (SCHMITZ, 1991, p.315)

Os jesuítas portugueses perdem a disputa contra os bandeirantes paulistas, tendo que se retirarem. Segundo Pesavento, “tanto por falta de apoio das autoridades jesuíticas da Província do Brasil, com sede em Salvador, quanto pela hostilidade dos bandeirantes, este ‘ciclo português’ de penetração missionária no Rio Grande não deixou marcas duradouras” (PESAVENTO, 1984, p.9).

Vestígios materiais da passagem destes bandeirantes e missionários pelo território do atual município de Porto Alegre ainda não foram identificados. E a probabilidade de que algum dia estes vestígios sejam identificados é muito pequena, pois a estada de bandeirantes e missionários na região foi de curta duração, não permitindo a formação, possivelmente, de uma camada de ocupação com acúmulo de vestígios materiais. Mesmo os vestígios das prováveis estruturas construídas pelos mesmos, de materiais perecíveis como a madeira, não tenham resistido à ação do tempo.

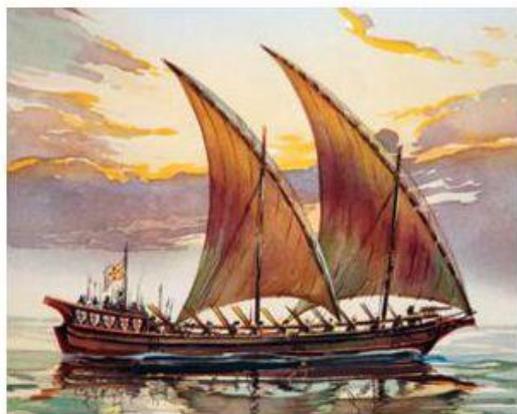
No que se refere à utilização dos cursos d’água para o deslocamento pelo território por estes exploradores, chama a atenção a utilização dos versáteis caravelões¹⁵⁴ pelos bandeirantes paulistas, como destacado por Schmitz. Segundo o autor, os bandeirantes teriam entrado até o encontro da Lagoa dos Patos com o Rio Jacuí com estas embarcações. Ou seja, no ponto em que hoje está estabelecida a cidade de Porto Alegre. Somente a pequena dimensão destas embarcações permitiria, à época, a entrada na perigosa barra de Rio Grande e o deslocamento pela Lagoa dos Patos até o Delta do Jacuí, sem maiores percalços. A retenção junto à foz do Jacuí indica o limite para a navegação com estas embarcações. Deste ponto em

¹⁵² Idem, p. 316.

¹⁵³ Guilhermino Cesar, comentando texto do Padre Antônio Vieira sobre o trabalho dos missionários no extremo sul, afirma que “A ‘aldeia de Caïbi’, o último lugar então visitado pelos inacianos, é que ficava já em território rio-grandense, nas cercanias da atual Porto Alegre.” (CESAR, 1981. p. 27).

¹⁵⁴ Segundo Mesquita, os caravelões eram “navios, cujas quilhas tinham comprimento entre 11 e 17 metros, com uma só coberta, dois ou três mastros, velas latinas e remos. Eram tripuladas por até 25 homens e tinham pouco calado, tal como o barco que lhes deu origem (caravela). Especialmente por isso, eram ideais para a navegação costeira. Foi o tipo mais em uso no Brasil até meados do século XVII.” (MESQUITA, 2009. p.60).

diante, para o interior do continente, os bandeirantes paulistas, provavelmente, seguiriam por terra, ou utilizando canoas, pela impossibilidade de seguirem com embarcação a vela¹⁵⁵.



Bergatim similar as duas embarcações construídas no Rio de Janeiro e integradas a armada da expedição de Martim Afonso de Sousa a costa sul do Brasil.



Caravelão embarcação utilizada na navegação costeira Atlântica. Provavelmente similar a utilizada pelos Bandeirantes paulistas.

Figura 26 – Bergatim e Caravelão, embarcações utilizadas na navegação costeira no século XVII.¹⁵⁶

Pelo lado espanhol, após a destruição das Missões do Guairá pelos bandeirantes, em 1629, os jesuítas fundam as Missões do Tape, que se distribuíam pela Bacia do Jacuí, tendo como limite leste a região da atual cidade de Rio Pardo. Contudo, entre os anos de 1635 e 1640, sucessivas bandeiras põem fim às reduções. Segundo Schmitz:

É muito difícil calcular quantos guaranis foram levados para as plantações de São Paulo ou mortos nas refregas e no transporte. Geralmente se crê que seriam mais de 60.000. Alguns falam em até 300.000. Todo o estado do Paraná, todo o estado de Santa Catarina, o leste e o centro do Rio Grande do Sul, antes densamente povoados, ficaram sem guaranis. (SCHMITZ, 1991, p.318)

Restaram das reduções do Tape o gado trazido de Corrientes pelos missionários¹⁵⁷, que passou a se reproduzir livremente, criando um rebanho selvagem de milhares de cabeças, dando origem à chamada *Vacaria Del Mar*. Para Pesavento, “estava lançado o fundamento econômico básico de apropriação da terra gaúcha: a preia do gado xucro.” (PESAVENTO, 1984, p.9)

¹⁵⁵ O Delta do Jacuí seria o que Christer Wasterdahl chama de *zones of transport geography*, pontos de trânsito, onde a mudança do tipo de barco ou o processo de recarga tem lugar. (WERTERDAHL, 1992, p. 5-14). Maria Luísa Pinheiro Blot utiliza o termo *terminus* para identificar estes pontos de necessária mudança de embarcação. Segundo ela, o *terminus* é “ponto que oferecia condições de ancoradouro aos navios de maior calado, com a presença das embarcações menores que permitiam o transbordo e o transporte fluvial [...]. (BLOT, 2003, p.56).

¹⁵⁶ Imagens obtidas nas respectivas páginas da web:
http://www.solariseditora.com.br/nau/nau_bras/pages/14nau.htm
<http://www.ancruzeiros.pt/ancv-bdescobertas.htm>

¹⁵⁷ Segundo Walter Spalding, o gado bovino e cavalariaria teria sido introduzido pelo Pe. Cristóvão de Mendoza Orelano em 1634. (SPALDING, 1967. p.15).

2.4 O início da ocupação luso-brasileira do território

[...] a ação bandeirante ao destruir as Missões (do Tape) e delas levando muitos índios cativos transformou o território em “terra de ninguém”, entre os anos de 1641-82.(BARROSO, 1992, p.37)

Das Missões do Tape, como já assinalado, restaram somente o gado da *Vacaria Del Mar*, o qual passou a ser preado tanto pelos luso-brasileiros quanto pelos espanhóis e indígenas reduzidos, para comercialização do couro (PESAVENTO, 1984, p.11). Paralelo a este movimento por grupos isolados ao interior do continente, a Coroa Portuguesa buscou consolidar sua presença no Rio da Prata. Com o fim da Monarquia Dual, que perdurou entre os anos de 1580 e 1640, os comerciantes portugueses que haviam adquirido o direito de *asiento*¹⁵⁸ para negociar em Buenos Aires o perderam¹⁵⁹. Estabelece-se, então, a prática do contrabando, que se intensifica após a fundação da Colônia do Sacramento pela Coroa Portuguesa, em 1680, que busca aumentar sua influência sobre o comércio do Rio da Prata. A resposta ao avanço português sobre o território espanhol é imediata com o primeiro ataque à Colônia do Sacramento e expulsão dos portugueses. Dois anos depois, a Colônia é devolvida à Coroa Portuguesa. Segundo Couto:

Essa povoação e o território envolvente – onde os moradores se dedicavam ao contrabando da prata peruana, à criação de gado, ao comércio de couros e à plantação de trigo nas planícies uruguaias – nunca tiveram uma vida fácil, sendo sucessivamente atacados ou destruídos pelas tropas espanholas, apoiadas pelas milícias dos índios missioneiros – os guaranis das reduções da Província do Paraguai da Companhia de Jesus -, treinadas e armadas por oficiais espanhóis e jesuítas (COUTO, 2007, p.309).

Neste ínterim, em 1682, os indígenas missioneiros e os padres da Companhia de Jesus, súditos de Espanha, voltam à margem esquerda do Rio Uruguai (BARROSO, 1992, p.37), refundando as Missões destruídas pelos bandeirantes em meados do século XVII. Moradores de São Vicente, apoiados pela Coroa Portuguesa, fundam dois anos depois a povoação de Laguna (1684) (OLIVEIRA, C. S. 1993, p.20), que se torna a retaguarda para o avanço português na América Meridional.

¹⁵⁸ Tratado ou acordo a partir do qual um grupo de comerciantes recebia da coroa espanhola direitos de comércio sobre uma rota comercial ou monopólio de um produto.

¹⁵⁹ Segundo Couto, “a recusa espanhola em permitir, após a celebração do Tratado de Paz de 1668, a criação de uma linha comercial entre o Rio de Janeiro e Buenos Aires levou o regente dom Pedro (1667-1683) a decidir criar um posto avançado lusitano na margem oriental do rio da Prata, a partir do qual os portugueses pudessem atingir mais facilmente os principais entrepostos mercantis dessa região. (COUTO, 2007. p.309).

Um novo contexto surge com a descoberta das minas de ouro no centro da colônia portuguesa. A necessidade de gado e mulas para o sustento das atividades mineradoras torna os rebanhos selvagens do continente produto valioso. O território sulino, após quase dois séculos, à margem dos interesses coloniais portugueses, torna-se ponto chave no apoio às investidas no Rio da Prata e economia subsidiária à mineração nas Gerais, principal fonte de rendas da metrópole lusa no século XVIII. Os fundadores de Laguna, descendentes dos bandeirantes escravagistas que exploraram o território em busca de indígenas no século XVII, se tornam os tropeiros do século XVIII, que passam a arrebanhar as tropas de gado chimarrão da Vacaria Del Mar, conduzindo os mesmos para as feiras de Sorocaba. Segundo Singer:

Encetou-se rapidamente intenso comércio de animais principalmente de carga (muas e cavalos) entre o Rio Grande e a zona de mineração, cujo grande entreposto é Sorocaba. É em função deste comércio que se dá o povoamento das planícies sulinas do Rio Grande, com a formação de currais que inicialmente não passam ‘de meros campos de retenção, de simples centros de fixação das manadas arrebanhadas na Grande Planície’ (OLIVEIRA, apud SINGER, 1977, p.145).

Já no alvorecer do século XVIII, em 1703, é aberto o caminho do litoral, primeira rota terrestre utilizada para condução do gado da Vacaria Del Mar ao centro da colônia.¹⁶⁰ O caminho servia também para fazer ligação entre as distantes possessões portuguesas de Laguna e da Colônia do Sacramento, sendo a primeira um ponto de apoio à última, já que esta estava constantemente sob ataque espanhol.

O trânsito entre Laguna e a Colônia do Sacramento se fazia por terra com mais intensidade embora a travessia dos rios Mampituba, Tramandaí, Canal do Rio Grande e Arroio Chuí, dificultassem esse meio. Muito pior seria, costeando o litoral devido aos perigos que apresentava por ser muito extenso, arenoso e varrido por ventos fortes (OLIVEIRA, C. S., 1993, p.23).

Em 1714, a expedição de João de Magalhães percorre o caminho do litoral, saindo de Laguna e chegando até Sacramento. No caminho, a sul da foz da Laguna dos Patos, encontra rebanho de gado selvagem e entra em contato com os indígenas Minuanos e Charruas que ocupavam a região (OLIVEIRA, C. S., 1993, p.23). Após a volta a Laguna, nova expedição é organizada em 1718. Descendo novamente ao sul, na altura de Tramandaí, os expedicionários se dividem, metade segue a sul, pelo caminho do litoral, e a outra metade dirige-se a oeste,

¹⁶⁰ Segundo Oliveira, com a fundação da “Colônia do Sacramento e de Laguna, logo começou o trânsito entre as duas localidades e se tem notícia que, em 1703, Domingos da Filgueira faz o percurso a pé com mais 5 companheiros, partindo da Colônia pelo interior, chegando à Lagoa do Castilho Grande e daí continuando pelo litoral até Laguna, onde deu notícias do que tinha visto em sua aventura.” (OLIVEIRA, C. S., 1993, p. 22). O relato da viagem de Domingos da Filgueira foi transcrito por Guilhermino Cesar em seu livro, “Os primeiros cronistas do Rio Grande do Sul 1605-1801” (CESAR, 1981).

com o objetivo de desbravar as terras desconhecidas (OLIVEIRA, C. S., 1993, p.23). Provavelmente, pela primeira vez, desbravam e tomam conhecimento dos ótimos campos existentes na região para o arrebanhamento do gado; e também, curiosamente por terra, “redescobrem” o Lago Guaíba com suas margens oferecendo ótimos atracadouros. Contudo a atividade dos tropeiros prescinde de um porto, sendo a única atividade náutica necessária à condução das tropas, à transposição do gado em balsas na foz do Rio Grande. O restante do percurso até o centro da colônia é feito por terra. O litoral do Lago Guaíba parece que somente ganha importância após a sedentarização destes tropeiros ao tornarem-se estancieiros e iniciarem os primeiros núcleos urbanos da região, os quais necessitam, para a comunicação e provimento de gêneros não obtidos na região, de um meio de transporte mais eficiente. Enquanto isso os tropeiros, de certa forma, ficaram de costas¹⁶¹ para o Guaíba, priorizando os caminhos terrestres que ligavam Laguna à Colônia do Sacramento.

No ano de 1725, ocorre a primeira expedição oficial de reconhecimento do território, também comandada por João de Magalhães, iniciando o povoamento da região da atual cidade de São José do Norte¹⁶², e vindo a instalar-se, em 1728, nas imediações de onde surgiria a freguesia de Viamão¹⁶³. Segundo Oliveira:

Em 1728 a grande invernada natural formada pelo Rio Gravataí, Lagoa dos Patos, Rio Guaíba e Rio Capivari já estava ocupada por grande quantidade de gado e nele já se encontravam arranchados João de Magalhães e os que a ele se vieram reunir. Nesse lugar fixou residência e requereu sesmaria que lhe foi concedida 27 anos depois (1755), pelo Governador Gomes Freire de Andrade, confirmada pelo Rei de Portugal cinco anos depois da concessão (OLIVEIRA, C. S., 1993, p.24).

O avanço português a sul do limite determinado pelo Tratado de Tordesilhas, e a possibilidade de incorporação da área compreendida entre Laguna e Sacramento à Coroa Portuguesa, fez com que, em 1724, fosse fundada Montevideú pelos espanhóis, objetivando cortar a comunicação entre Laguna e a Colônia do Sacramento.

¹⁶¹ Para Riopardense de Macedo “[...] apesar da riqueza do grande estuário e da promessa que constituía a formidável rede navegável, os primeiros sesmeiros que ocuparam e requereram terras na área mais próxima do Guaíba voltavam às costas aquela riqueza e se prendiam a Viamão [...]”. (MACEDO, 1968, p. 43).

¹⁶² A frota de João de Magalhães, como ficou conhecida, estabeleceu-se na margem norte do canal da Lagoa dos Patos, próximo à atual São José do Norte. De lá realizavam a travessia, a nado, do gado arrebanhado na “Vacaria do Mar” e recebiam impostos por manterem os índios Minuanos longe do negócio. (MONTEIRO, 1979 apud TORRES, 2010, p.25).

¹⁶³ O uso do solo na faixa litorânea, entre Tramandaí e São José do Norte, foi tão intenso pela atividade pecuária que em poucos anos encontrava-se esgotado. Segundo A. Rodrigues, citado por Riopardense de Macedo, “as pastagens mantiveram-se até a dominação espanhola de 1763 a 1777, durante a qual foram destruídas pela seca e pela grande aglomeração de gado e cavalhadas. Desagregada a camada de terra vegetal, os ventos reinantes revolveram as areias e formaram a sucessão de cômoros [...]” (RODRIGUES, apud MACEDO, 1968, p.26).

A preocupação da Corte de Madri com a penetração lusitana na região platina levou à fundação de Montevidéu, tendo por objetivo o isolamento do enclave português, cortando-lhe as ligações terrestres com o Rio Grande [do Sul] (COUTO, 2007, p.310).

Na busca de um melhor caminho para o transporte do gado para Sorocaba¹⁶⁴, no início da década de 1730, o tropeiro Cristovão Pereira de Abreu estabeleceu uma nova rota. Segundo Ana Lúcia Herberts, Cristovão Pereira de Abreu “alterava o roteiro do litoral [...] para o interior, atravessando os atuais Estados de Santa Catarina e Paraná pelo Planalto” (HERBERTS, 2009, p.124). O caminho do sertão, como era conhecido, partia dos Campos de Viamão em direção a norte, subindo a serra, seguindo pelo alto do planalto até Sorocaba. A região dos campos, como já referido, formava uma invernada natural propícia para a reunião e engorda do gado trazido pelo caminho do litoral. Razão que explica o porquê de ter sido a primeira região onde a Coroa concedeu sesmarias¹⁶⁵ no continente. No ano de 1732, foi concedida a primeira sesmaria a Manuel Gonçalves Ribeiro, no local conhecido como Parada das Conchas (OLIVEIRA, C. S., 1993, p.27). No mesmo ano, segundo Oliveira, “estabeleciam-se os três sesmeiros que dariam início ao povoamento e ocupação do atual Município de Porto Alegre”. Para Pesavento:

Ao iniciar a terceira década do século XVIII, a devastação do rebanho já começara a comprometer o tropeio de gado, pelo que se tornou interessante tanto da Coroa quanto dos particulares a apropriação da terra. Nesse contexto, processou-se a distribuição pela Coroa de sesmarias para o estabelecimento de estâncias de criação que garantissem o fornecimento regular para as minas (PESAVENTO, 1999, p.9).

Os tropeiros fixam residência nos campos de Viamão¹⁶⁶, tornando-se estancieiros.

A maioria desses “povos” reunidos nas “estâncias” dos tropeiros transformaram-se em vilas e cidades, que se costuma denominar “cidades do gado”. Nessas condições estão Viamão, Santo Antônio da Patrulha, Osório (antiga Conceição do Arroio) e, entre outras, Porto Alegre (SPALDING, 1967, p.16).

Desta forma, os principais pontos de parada do caminho das tropas e as maiores sedes de estâncias começam a dar origem aos primeiros povoados da região.

¹⁶⁴ Os tropeiros queixavam-se das “[...] dificuldades do litoral sulino, especialmente com os obstáculos da travessia dos rios Tramandaí, Mampituba e Araranguá, que provocavam perdas de animais com a ação turbulenta das suas águas na direção do mar.” (HERBERTS, 2009, p.124).

¹⁶⁵ Eram terras devolutas, medindo em regra 3 léguas por 1 légua. (PESAVENTO, 1999, p.141). A concessão de sesmarias tem origem em lei portuguesa de 1375, Lei das Sesmarias, que objetivava a concessão de terras para o seu cultivo e, ao mesmo tempo, o povoamento do território (RHODEN, 1999, p.141).

¹⁶⁶ Segundo Macedo, a cidade de Viamão existiria como “povoação, desde muito cedo. Substituiu Laguna como posto avançado da colonização portuguesa na direção sul” (MACEDO, 1968, p. 36).

2.5 De “cidades do gado” a “cidades da agricultura”

O tropeiro de origem madeirense, Jerônimo de Ornelas Menezes e Vasconcelos, ex-integrante da “frota”¹⁶⁷ de João de Magalhães, foi um dos três sesmeiros que se estabeleceram, em 1732, na região do atual município de Porto Alegre¹⁶⁸. Sua estância localizava-se na área que corresponde atualmente à região mais urbanizada da cidade, incluindo a área central. A sede, segundo Spalding, ficaria no ponto mais alto da região, o Morro Santana (SPALDING, 1967, p.22). Os sesmeiros iniciaram, com o estabelecimento de suas estâncias com seus familiares e agregados, o processo de povoamento da região. Como comenta Vera Barroso, “[...] construíam capelas aos santos devotos, o que atraía moradores, propiciando a delimitação territorial de jurisdição eclesiástica para o estabelecimento de uma freguesia (BARROSO, 1992, p.38).

À época, o Lago Guaíba era chamado pelos habitantes da região de Lago de Viamão e a área correspondente ao centro atual da cidade de Porto Alegre, de Porto de Viamão; denominação que demonstra a especialização deste espaço como porto¹⁶⁹ pelos moradores de Viamão. Povoado surgido do núcleo formado em torno da estância do tropeiro João de Magalhães, distando em torno de 15 km do porto. O que indica que, no início do povoamento, a necessidade de um porto era menor, tendo-se tornado indispensável no decorrer do desenvolvimento do mesmo. Talvez, nas primeiras décadas de existência de tal porto, tenham inexistido estruturas para embarque e desembarque, em vista do provável pouco trânsito de embarcações. Estruturas muitas vezes dispensáveis, dependendo das características do ancoradouro e tipo de atividades portuárias exercidas no local. Segundo Maria Luísa Pinheiro Blot:

Os vestígios materiais de tipo portuário, ou seja, construções especializadas tais como cais, docas, rampas de varadouro construídas, por exemplo, poderão efectivamente nunca ter existido em locais com funções portuárias, na medida em que essas funções se verificavam muitas vezes na total ausência de estruturas, mesmo em épocas muito recentes (BLOT, 2003, p.22).

No ano de 1739, Jerônimo de Ornelas requereu a posse das terras que ocupava desde 1732. Segundo Walter Spalding:

¹⁶⁷ Expressão que, à época, significava também: chusma, bando (CESAR, 1981, p.87).

¹⁶⁸ Os outros dois eram Sebastião Francisco Chaves e Dionísio Rodrigues Mendes (OLIVEIRA, C. S., 1993, p.28).

¹⁶⁹ Segundo dicionário, porto significa “lugar de abrigo e ancoradouro de navios, na costa ou junto à foz de um rio; lugar de embarque e desembarque” (FERREIRA, 1969).

[...] pedia a sesmaria por ser já habitante antigo e ter as terras que considerava devolutas povoadas de gado bovino e cavalos com alguns ranchos na margem da “lagoa” para seus agregados e demais gente da tropa (SPALDING, 1967, p.22).¹⁷⁰

Em 1740, seu requerimento é deferido, recebe a concessão das terras compreendidas entre o Rio Gravataí, o Morro Santana, o Arroio Jacareí e o Lago de Viamão.

Obtida, por essa forma, a posse definitiva, tratou o arguto tropeiro de estabelecer nessas terras não apenas sua família, mas também as de sua gente, genros, parentes e agregados, formando um núcleo colonizador inicial de mais ou menos cem almas (SPALDING, 1967, p.16).

O porto denominado de Viamão, às margens do Lago Guaíba, passa, a partir da concessão da sesmaria, a ser chamado de Porto do D’Ornelas. Sobre a localização de tal porto, o historiador Walter Spalding afirma que:

O Porto de Viamão, depois Porto do Dorneles estava no ponto extremo da sesmaria, ao sul da península – a Ponta das Pedras – que ficava fora da sesmaria, de acordo com as leis de então – mais ou menos na altura da antiga foz do riacho Dilúvio [...] (SPALDING, 1967, p.20).

Porém o autor não apresenta a fonte de onde tirou esta informação. Contudo, em seu favor, a datação relativa dos vestígios arqueológicos, em particular das louças, apresenta para aquela área a datação mais recuada. Tal datação, para o maior período de acúmulo dos descartes entre as últimas estruturas de casas evidenciadas e o trecho extinto da Rua Vasco Alves, na Praça Brigadeiro Sampaio, ficou entre os anos de 1765 e 1805 (prancha 40). Período posterior à existência da sesmaria de Jerônimo de Ornelas, mas que indica a antiguidade da ocupação daquele espaço. Também, devemos considerar que a datação refere-se ao período de maior acúmulo, e não ao período inicial de formação do depósito. Podendo a data de início da formação do mesmo ser muito anterior ao ano de 1765. Os vestígios arqueológicos encontrados sob as estruturas das casas, no caso em particular das cerâmicas simples não torneadas, como os fragmentos de cerâmica guarani e cerâmica afro-brasileira podem indicar o período recuado de ocupação da extremidade da península (prancha 41c).

¹⁷⁰ Segundo Macedo, na imensa área formada pela sesmaria de Jerônimo de Ornelas, “havia, apenas a beira d’água, na ponta da península, um punhado de posteiros, aplicados à pesca e à navegação fluvial. Foi ali que se iniciou um pequeno aglomerado de ranchos cobertos de palha e o primeiro edifício semi-público – uma capela – tosca e pobre como a morada dos crentes, de pau a pique e coberta de palha tendo como orago São Francisco das Chagas, elevada a curato a 3 de dezembro de 1747.” (MACEDO, 1968, p.45).

A localização do porto na extremidade da península, no local denominado Ponta das Pedras, explica-se pelo fato desta ponta adentrar o lago junto ao canal de navegação. Local propício para a instalação de atracadouro, sem a necessidade da criação de estruturas para facilitar o embarque e desembarque¹⁷¹.

O fato de a área, na extremidade oeste da sesmaria, às margens do lago Guaíba, legalmente não pertencer à área concedida a Jerônimo de Ornelas permitira, anos mais tarde, o assentamento temporário, depois definitivo, dos colonos açorianos. A área junto aos cursos dos principais rios navegáveis era de propriedade exclusiva do Estado português, como áreas de uso público¹⁷². Adiciona-se a isto, segundo Rhoden, que:

Desde 1697 se tornou freqüente nas cartas de sesmarias a cláusula de reserva das madeiras e paus-reais para o real serviço. Tratava-se de se preservarem as madeiras nobres para a construção naval, principalmente (RHODEN, 1999, p.147).

Neste intervalo de tempo, entre a instalação da estância de Ornelas e sua legalização com a obtenção da carta de sesmaria, a disputa pela Colônia do Sacramento agrava-se. Entre os anos de 1735 e 1737, a Colônia do Sacramento foi cercada por exército comandado pelo governador de Buenos Aires, dom Miguel de Salcedo. Armada enviada por Portugal consegue desbaratar o cerco, porém o clima de indefinição das fronteiras faz com que a Corte Portuguesa mude sua política para a região, a fim de garantir a posse das áreas já ocupadas entre Laguna e Colônia do Sacramento. Segundo Couto, “as tréguas foram aproveitadas para iniciar um programa de fortificações da região meridional, intensificar a sua colonização [...]”. Este contexto de tentativa, pela Coroa Portuguesa, de garantir suas possessões do extremo sul ajuda-nos a entender a política de distribuição de sesmarias, que se intensifica a partir da década de 1730 e o início da política de colonização com pequenos produtores de origem açoriana.

Frente à ameaça castelhana vinda do sul, a partir de Buenos Aires, mas também representada pelas Missões a oeste, que colocava em risco as possessões portuguesas que, à época, se restringiam, comprimidas, à faixa litorânea, tornava-se necessário um ponto

¹⁷¹ A ponta imediatamente a sul da Ponta das Pedras foi utilizada, durante quase todo o século XIX, como ponto de passagem do gado da margem oeste do lago para abastecer a cidade. Era denominada de Ponta da Passagem. Não foi encontrada referência à sua utilização para o período em que o porto “pertencia” a Jerônimo de Ornelas, contudo, considerando que Ornelas era tropeiro e dono de estância de criação, não se descarta a possibilidade deste uso como passagem de gado recuar a sua época.

¹⁷² Segundo Riopardense de Macedo, citando Paulo Xavier, “as concessões de sesmarias obrigavam o sesmeiro à reserva de ‘um quarto de légua junto dos rios navegáveis, para uso público’” (MACEDO, 1973. p.61).

fortificado, intermediário entre Laguna e Colônia de Sacramento. Necessário também como ponto de apoio para sustentação da disputa pela Colônia do Sacramento.

O melhor local para instalação deste ponto fortificado era a foz da Lagoa dos Patos, porta de entrada para o interior do continente. Entrando pela foz pode-se seguir pela Lagoa dos Patos até sua extremidade setentrional, onde, a oeste, se acessa, pelo Lago Guaíba, o Rio Jacuí, que permite seguir até as imediações das Missões Jesuítas. Segundo Couto:

O governo joanino aprovou, por carta régia de 23 de março de 1736, a edificação da Fortaleza de Jesus, Maria, José, na entrada da lagoa dos Patos, no Rio Grande [do Sul], cometendo essa missão ao brigadeiro José da Silva Pais. Essa iniciativa foi prosseguida pelo mestre-de-campo André Ribeiro Coutinho, que dirigiu a construção de fortalezas e de outras instalações militares, designadamente no Passo do Chuí (Forte de São Miguel), No Viamão e no Tramandaí (COUTO, 2007, p.311).

Apesar da localização escolhida para o estabelecimento da fortificação, na margem direita do canal, não corresponder a um local propício à atracação de embarcações, um porto natural, cumpria o propósito de manter uma possessão lusa junto à Banda Oriental do Rio Uruguai, oferecendo ponto de apoio às ações de Portugal no Rio da Prata (BARRETO, apud TORRES, 2010, p.27). Segundo Rodrigo Torres, a articulação da povoação da península com o ancoradouro de São José do Norte permitia o controle do canal de acesso à Lagoa dos Patos (TORRES, 2010, p.27).

Com a fundação da Nova Colônia do Sacramento (como Rio Grande era denominada à época), o Porto de Viamão, ou Porto do Dorneles, passa a ter uma importância estratégica maior para a comunicação entre o sudeste e nordeste da Comandância Militar do Rio Grande de São Pedro.¹⁷³ Porém, antes do início da década de 1750, poucas são as referências ao Porto de Viamão. Os relatos de viajantes, compilados por Guilhermino Cesar (1981), que estiveram no Rio Grande de São Pedro na primeira metade do século XVIII, em nenhum momento se referem a tal porto, indicando a importância menor do mesmo. Em um destes relatos, Cristovão Pereira de Abreu, em 1738, ao descrever as características do Rio Grande, diz desconhecer a Lagoa dos Patos ao norte da fortificação Jesus, Maria e José. As informações que obtém recebe de “pessoas antigas na Vila da Laguna”; porém afirma que:

Bom desejo tive de examinar a sua grandeza, mas faltaram-me os meios para o poder fazer, sendo o principal de que se necessita, embarcação capaz, porém qual ela seja, se pode considerar dum corpo que tem semelhantes braços.

¹⁷³ Entre os anos de 1737 e 1760, o território do Rio Grande passou a denominar-se comandância militar. (OLIVEIRA, C. S., 1993, p.30).

Afirmção que deixa transparecer a dificuldade de navegação na Lagoa dos Patos à época, pelo menos a montante da mesma. Porém a situação parece ter sido solucionada em uma década pelo que se pode concluir da criação do Porto de Viamão.

O dado exposto por Paul Singer quanto à colheita do trigo no Rio Grande de São Pedro, no ano 1748, mostra que já existia uma produção considerável do cereal nos quatro núcleos iniciais de povoamento, incluindo o Porto de Viamão (os outros três são: Capela Grande de Viamão, Rio Grande de São Pedro e Santo Antônio da Patrulha). Segundo Singer, “a colheita de trigo teria atingido 220.299 alqueires” (SINGER, 1977, p.147), impressionante número, se considerado que somente mais de meio século depois seria ultrapassado pela colheita de 1813, 342.087 alqueires, ápice da produção do cereal no Rio Grande do Sul à época. O número surpreende, por outro lado, pela produção de trigo de 1748, preceder a chegada dos açorianos, os “Casais Del Rey”, em 1752, a quem se reputa o período de produção tritícola.

A considerável produção de trigo, para a época, provavelmente tenha exigido algum afeiçoamento do litoral para facilitar o transporte do cereal, com algum tipo de trapiche. Contudo, até o momento, não foram identificados vestígios de qualquer estrutura que possa ter tido esta função na época. E mesmo que tenha existido, é pouco provável que tenha resistido à ação do tempo e às modificações urbanas da cidade ao longo de mais de dois séculos.

As primeiras povoações, antes da chegada dos açorianos, ao que tudo indica, já recebiam um crescente número de colonizadores vindos do sudeste do país, das ilhas atlânticas dos açores e madeira, como também da Colônia do Sacramento. O próprio incentivo dos sesmeiros pode ser aventado, uma vez que a produtividade e o povoamento das terras era uma das condições para a manutenção das sesmarias. O sesmeiro do Morro Santana, Jerônimo de Ornelas, provavelmente teve papel importante para o início do povoamento do núcleo que deu origem à cidade de Porto Alegre.

Ao final da primeira metade do século XVIII, as “cidades do gado”, como as denominou Walter Spalding, também se tornaram, em menor grau é verdade, em cidades da agricultura.

2.6 O Tratado de Madri, os “casais Del Rey” e o Porto (Alegre) de Viamão

Em meados do século XVIII, o Tratado de Madri (1750)¹⁷⁴, assinado pelas Coroas de Portugal e Espanha, modificou as fronteiras que vigoravam, delimitadas a 256 anos pelo Tratado de Tordesilhas (1494). Foi determinado que Portugal entregaria a Colônia do Sacramento para a Espanha, e esta, em troca, cederia as Missões Jesuíticas, localizadas do lado esquerdo da margem do rio Uruguai. O princípio do *Uti Possidets*¹⁷⁵, e a delimitação das fronteiras, seguindo acidentes geográficos, orientariam os trabalhos de demarcação.

O que estava em jogo era o domínio sobre as duas principais bacias hidrográficas do continente sul americano, a bacia do Amazonas e a Bacia Platina. As discussões para definição dos termos do tratado iniciaram três anos antes, em 1746, chegando as coroas a uma “fórmula de compromisso equilibrada: Portugal ficava com o domínio da região amazônica e a Espanha com o da Platina.” (COUTO, 2007, p.315).

A política de colonização portuguesa, prévia às discussões do Tratado de Madri, já colocavam em prática o princípio do *Uti Possidets*. A intensificação da política de colonização, ao final da década de 1740, objetivava aumentar a povoação das áreas já integradas e iniciar o povoamento das áreas que ficariam desocupadas com a saída dos padres e índios missionários. A provisão régia de 1747, através de incentivos às famílias das ilhas da Madeira e Açores, buscou aumentar a colonização da região sul. As primeiras levas de ilhéus ficam instaladas na Ilha de Santa Catarina, em razão das disputas de fronteiras no sul. Segundo Oliveira, já em 1745 se iniciavam os preparativos para a vinda das famílias dos Açores e Madeira (OLIVEIRA, C. S., 1993, p.38), mostrando que havia uma previsão da chegada destes colonizadores.

A região do Porto de Viamão, ou Porto do Dorneles, antes da chegada dos casais açorianos, em 1752, já era povoada por agregados e tropeiros da sesmaria de Jerônimo de Ornelas. E, como lembra Spalding, “a esses açorianos do contrato juntaram-se os casais vindos anteriormente, como simples imigrantes-colonos, desde a fundação do Rio Grande em 1737, por Silva Paes.” (SPALDING, 1967, p.30). Os dados apresentados por Singer, quanto à produção de trigo no ano de 1848, indicam que havia uma produção agrícola considerável, antes mesmo da chegada dos “Casais D’el Rey”. Segundo Spalding:

¹⁷⁴ Segundo Jorge Couto, somente possível pelo contexto favorável, nas duas cortes, ao estabelecimento de relações amistosas entre as duas potências peninsulares (COUTO, 2007, p. 313).

¹⁷⁵ Princípio de direito internacional segundo o qual os que de fato ocupam um território possuem direito sobre este. http://pt.wikipedia.org/wiki/Uti_possidetis

Esses casais, os de 1752 e os logo a seguir aportados, uniram-se no esforço comum, aos habitantes anteriores trazidos por Jerônimo de Ornelas, contando-se entre eles Inácio Francisco que possuía “data de terra” no alto da coxilha (da Praça Marechal Deodoro à Santa Casa) onde plantava trigo, e Miguel Braz, proprietário na atual Cidade Baixa (SPALDING, 1967, p.35-36).

No ano de 1751, uma primeira leva de colonos açorianos radicados na Ilha de Santa Catarina fora enviada pelo Governador de Santa Catarina, no entanto, ao aportarem em Rio Grande, lá ficaram; seguindo apenas um casal até o Porto de Viamão; casal Francisco Antônio da Silveira, posteriormente conhecido por Chico da Azenha. Segundo Spalding, “recebeu lote de terras além do arroio Dilúvio, ali construiu sua casa e sua azenha [...], depois de ter plantado toda a região [...]” (SPALDING, 1967, p.29). A alcunha de “Chico da Azenha” já revela que este colonizador tinha um status econômico diferenciado dos demais colonizadores. A construção de uma azenha requer capital inicial, construção que também mostra o quanto a produção do cereal já era vultosa, justificando a implantação de tal estrutura para a produção de farinha. O benefício do trigo leva a acreditar que, pelo menos, a farinha resultante serviria para abastecer o mercado interno, já que, depois de moído, torna-se mais perecível¹⁷⁶, indicando o início de uma rede comercial local, animando o trânsito no Porto de Viamão¹⁷⁷.

No ano de 1752, ocorre um movimento conjunto entre a comissão formada para demarcar os territórios a serem integrados à Coroa Portuguesa e os colonos açorianos que chegam para ocupá-los.

Ao mesmo tempo, os militares portugueses iam avançando território adentro via fluvial, implantando fortificações e fundando núcleos de apoio às atividades e às guarnições militares. Na medida que aqueles núcleos eram implantados, iam sendo enviados alguns casais de povoadores que formavam a retaguarda das tropas portuguesas rumo as missões (RHODEN, 1999, p.162).

A chegada dos casais açorianos ao Porto de Viamão¹⁷⁸ é precedida, desta forma, pela comissão demarcadora, que chega ao Porto de Viamão em 19 de novembro de 1732. Gomes

¹⁷⁶ Braudel, discorrendo sobre a moagem do trigo na Europa no século XVIII, afirma “[...] todas as cidades têm então moinhos acessíveis, pois, se o trigo se conserva relativamente bem [...] a farinha não se conserva mesmo nada.” (BRAUDEL, 1995, p.125).

¹⁷⁷ Parece-nos que o contexto para a produção do trigo era promissor à época, pois existia a disposição dos produtores, os animais de tiro para lavrar a terra, representados pelas tropas das estâncias, o estrume produzido por estes animais para adubação e a mão de obra campesina, representada pelos colonos açorianos. Braudel destacou a importância da reunião destes três fatores para o desenvolvimento da cultura do trigo na Europa Moderna. (BRAUDEL, 1995, p.101).

¹⁷⁸ Segundo Riopardense de Macedo neste contexto “[...] o Porto de Viamão, no Sítio do Dornelles, ganha importância como ponto de reunião ou de abastecimento para início de viagens, pelo rio Jacuí até aquele posto (Rio Pardo)” (MACEDO, 1968, p.47).

Freire de Andrade manda de São Paulo 200 paulistas para integrar a milícia, que determinou a Cristovão Pereira de Abreu reunir, a fim de seguir para a região missioneira. Segundo o próprio Gomes Freire:

[...] dos 200 paulistas que arrumamos fiz descer da cidade de São Paulo, mandei ficar oitenta em Viamão que estão trabalhando em fazer canoas para o transporte daquele porto às missões, e outros mandei explorar a subida do rio[...]¹⁷⁹

Dos oitenta homens, ficaram sessenta no Porto de Viamão, trabalhando na construção das canoas¹⁸⁰ para o transporte dos colonizadores, a montante do rio Jacuí.¹⁸¹ Esta preocupação por parte dos integrantes da comissão demarcatória mostra, novamente, que o sítio onde se localiza o Porto de Viamão era um ponto de transição entre dois tipos de navegação. As embarcações a vela utilizadas para acessar tal porto eram pouco úteis para navegação no Rio Jacuí, sendo necessário fundear as embarcações maiores e movidas a vela no Porto de Viamão e continuar a rota a caminho das missões com embarcações movidas a remo. A construção das canoas, provavelmente, foi feita junto à margem norte da península, na praia, em varadouro natural que facilitava a instalação de estaleiros.¹⁸²

Junto com a missão demarcatória teria vindo frei Faustino Antônio de Santo Alberto Silva, para ser o primeiro capelão da povoação, que ao final de 1752 já teria 800 almas (SPALDING, 1967, p.41). A capela da povoação teria sido erigida de frente para a praia, junto à via que seria denominada como Rua da Praia, onde hoje se encontra a Praça da Alfândega.¹⁸³ Segundo Macedo, citando Augusto Porto Alegre, os açorianos teriam criado um cemitério na ponta da península¹⁸⁴, o qual foi deslocado para o Morro da Praia, quando da chegada de frei Faustino.

¹⁷⁹ Citação de Walter Spalding, segundo ele de documento transcrito na “Revista do Arquivo Público Mineiro”, Ano XII, 1928, p. 262. (SPALDING, 1967, p.38).

¹⁸⁰ Os soldados paulistas responsáveis pela construção de tais canoas, provavelmente, detinham técnicas navais advindas da síntese entre os conhecimentos europeus e indígenas. Técnicas que ainda persistem em alguns pontos do litoral brasileiro como constatado pela pesquisa feita por João Lara Mesquita (MESQUITA, 2009).

¹⁸¹ Interessante salientar que Spalding transcreve documento com os nomes dos integrantes deste grupo que ficou no Porto de Viamão (SPALDING, 1967, p.39).

¹⁸² O uso deste espaço para a atividade de construção e manutenção de canoas se estendeu até meados do século XIX.

¹⁸³ Walter Spalding discute a data de criação da primeira capela, mostrando que provavelmente tenha existido um capela anterior a dedicada ao padroeiro dos casais açorianos, que teria sido erigida pelo sesmeiro Jerônimo de Ornelas (SPALDING, 1967, p.37).

¹⁸⁴ Ossos humanos foram encontrados durante acompanhamento arqueológico nas imediações da ponta da península no ano de 2005, pelo arqueólogo Cláudio Baptista Carle. O que pode confirmar a existência deste primitivo e, provavelmente, improvisado cemitério (OLIVEIRA, 2005, p. 185).

A leva dos casais açorianos teria chegado logo a seguir, segundo Clovis Oliveira. Contudo, para Walter Spalding, teriam chegado no início de janeiro de 1752¹⁸⁵, a bordo da nau Nossa Senhora da Alminha¹⁸⁶, “já com suas terras delimitadas e algumas casas, toscas, mas habitáveis, à sua espera, para a definitiva instalação no ‘Morro de Santana’ e adjacências.” E, devido à escassez de água no sítio reservado a eles, o teriam deixado se deslocando para as margens do Lago de Viamão na península (SPALDING, 1967, p.26). Segundo Oliveira:

As famílias que ficaram no Porto de Viamão construíram seus ranchos ao longo da praia do lado norte da península, mais precisamente da “volta do Gasômetro” até a “Praça da Alfândega”, onde era mais protegido dos ventos do lado sul e por que ali a costa era mais profunda, o que permitia maior navegabilidade e facilitava a localização de estaleiros (OLIVEIRA, C. S., 1993, p.41).

O porto do núcleo inicial do povoamento, junto à ponta da península associado ao porto da sesmaria de Jerônimo de Ornelas, foi deslocado para junto da capela de São Francisco das Chagas, erigida pelos colonos açorianos. As condições para atracação no local não são as mesmas, tratando-se de uma praia arenosa, indicando que alguma estrutura para atracação das embarcações possa ter sido edificada com o objetivo de alcançar o canal, onde as embarcações maiores poderiam lançar âncora.

O que era para ser um acampamento provisório tornava-se definitivo devido à eclosão da Guerra Guaranítica (1754-1756). Os casais açorianos ficaram esperando, precariamente instalados as margens do Lago Guaíba, a definição da guerra nas Missões, para onde deveriam ser transportados. O incômodo causado pela permanência dos açorianos nos limites de sua sesmaria, pela indefinição da guerra, fizera com que o sesmeiro Jerônimo de Ornelas se muda-se para Triunfo em 1757, vendendo, cinco anos depois, suas terras a Inácio Francisco de Melo (OLIVEIRA, C. S., 1993, p.49).

Miguel Ângelo Blasco, integrante da comissão demarcatória, no ano de 1754, passou pelo Porto de Viamão, acompanhando “o General Gomes Freire de Andrade na marcha que se destinava à evacuação dos “Sete Povos das Missões”, deixando a breve descrição de que “a povoação é um aroyo (arraial) de casas de palha habitadas de Casais da Ilha, e é bastante fértil” (NOAL FILHO; FRANCO, 2004, p.12).

¹⁸⁵ Spalding afirma que seriam 60 casais, a um total de 300 pessoas (SPALDING, 1967, p.26).

¹⁸⁶ A utilização desta embarcação mostra que, em 1752, já se tinha um bom conhecimento sobre a navegação na Lagoa dos Patos e no Guaíba.



Figura 27 – Visão panorâmica da Rua da Praia com o largo da Quitanda (atual Praça da Alfândega), alguns anos após a chegada dos casais. Reconstituição feita no Programa de Pós-Graduação de Arquitetura e Urbanismo da UFRGS (COSTA, 1997, p.24-25).

Os vestígios arqueológicos encontrados nas pesquisas junto à antiga orla para este período recuado são poucos. Nos perfis estratigráficos feitos nas pesquisas na Praça da Alfândega, este período está representado pelas camadas mais profundas (prancha 08 – intervalo entre as unidades 21 a 24 / prancha 10 – intervalo entre as unidades 47 e 51), relacionadas à antiga praia. Sobre a areia da praia, foi evidenciada estrutura de tijolos maciços, porém sem forma definida, o que impossibilitou a identificação da função da mesma. No mesmo contexto, nas camadas da areia da antiga praia, foram coletadas contas de vidro azuis, indicando a presença de escravos já nos primeiros anos de colonização e formação do núcleo urbano (prancha 18). Também, neste contexto, foi coletado um importante artefato, uma agulha para rede de pesca, confeccionada em osso (prancha 18). Tal artefato testemunha que a atividade da pesca foi uma alternativa econômica para os primeiros colonizadores e habitantes do incipiente núcleo urbano, já que demoraria duas décadas até que os colonos açorianos recebessem lotes de terra, estabelecendo-se como pequenos produtores rurais. Na verdade, nenhuma surpresa, considerando que tais colonos eram originários das ilhas dos Açores e Madeira. Os vestígios cerâmicos indígenas e africanos (prancha 41c), encontrados em um mesmo contexto, sob as estruturas das casas da Praça Brigadeiro Sampaio, indicam, também, a presença destas etnias que, possivelmente, conviveram com os colonizadores europeus, dividindo o estreito espaço do litoral norte da península.

Os açorianos ficaram arranchados não somente no Porto de Viamão, esperando a definição da guerra, instalavam-se, como já falado, nas fortificações e núcleos fundados pela comissão demarcatória, formando a retaguarda do avanço sobre as missões. O limite de avanço, a noroeste, foi o forte Jesus, Maria e José em Rio Pardo. Contudo a estratégica bacia do Jacuí já estava integrada às possessões da Coroa Portuguesa, com a instalação pela comissão demarcatória e povoamento pelos ilhéus, dos núcleos de Triunfo, Taquari, Santo

Amaro, Cachoeira e Rio Pardo.¹⁸⁷ À rede dos núcleos iniciais surgidos ao longo do caminho das tropas na região litorânea, se junta uma nova rede de cidades ribeirinhas ao longo do curso da Bacia do Jacuí.



Urbanização no Rio Grande (Sul) - Século XVII-XVIII*

1. Santo Antônio da Patrulha (1725);
2. Conceição do Arroio (1732);
3. Porto (Alegre) de Viamão (1732);
4. Rio Grande (1736);
5. Mostardas (1738);
6. Estreito (1737);
7. Viamão (1740);
8. Rio Pardo (1750);
9. Cachoeira (1753);
10. Triunfo / Taquari (1754).

*Datas do início do povoamento

Figura 28 – Rede de cidades no Rio Grande do (Sul) nos séculos XVII e XVIII¹⁸⁸.

Somam-se a estas incipientes núcleos, formados com o aldeamento dos indígenas trazidos das missões. Segundo Rhoden:

Entre os assentamentos estabelecidos por Gomes Freire para os índios das missões estavam às aldeias de São Nicolau, próxima a Rio Pardo e a de Nossa Senhora dos Anjos, nas proximidades do Rio Gravataí (RHODEN, 1999, p.162).

¹⁸⁷ Segundo Barroso, os ilhéus condensaram a população dos núcleos já existentes de Rio Grande, Mostardas, Estreito, Viamão, Santo Antônio, Osório, Cachoeira e Rio Pardo. E, por outro lado, iniciaram o povoamento de Taquari, Santo Amaro, Triunfo e Piratini (BARROSO, 1992, p.38).

¹⁸⁸ Mapa elaborado com base nos dados coletados em: FEE: de Província de São Pedro a Estado do Rio Grande do Sul – Censos do RS 1803-1950. Porto Alegre, 1981.

Porto Alegre surge da intersecção destas duas redes urbanas, sendo o ponto de contato entre o caminho das tropas que leva ao litoral e centro-oeste da colônia com o caminho fluvial que leva ao interior do território sulino a oeste, pela bacia do Jacuí e, ao sul, pela Lagoa dos Patos, a cidade de Rio Grande.

Em 1761, a situação finalmente se define, o Tratado de el Pardo revoga o Tratado de Madri. As missões voltam a pertencer à Coroa Espanhola, agora desocupadas pelos padres da Companhia de Jesus e sob administração leiga dos espanhóis. E a Colônia do Sacramento é novamente entregue aos portugueses.¹⁸⁹

Em 1763, com a invasão da Capitânia de São Pedro¹⁹⁰ pelo governador da Província de Buenos Aires, D. Pedro de Cevallos, um novo momento histórico se inicia para o pequeno povoado do Porto de Viamão.

A escolha do sítio e o desenvolvimento da povoação que deu origem à cidade de Porto Alegre foram resultantes de um processo complexo, de longa duração, que remete à chegada dos primeiros povoadores. O sítio apresenta importantes características para o assentamento humano, testemunhado pelos vestígios deixados pelos primeiros povoadores da região. O fato de ser um porto natural, inevitavelmente, o tornaria ao menos um ponto de estada para os navegadores europeus que chegaram a partir do século XVII. Mas, além disso, é um ponto de transição entre dois tipos de navegação, o que obrigava a atracação e a troca de embarcações. Estes dois fatores já seriam suficientes para o desenvolvimento de um núcleo urbano no local, contudo adicionam-se a eles fatores relacionados com o contexto de ocupação do território sulino, ou seja, as lutas territoriais entre as Coroas de Portugal e Espanha. O sítio encontra-se em um estreito junto à foz do Rio Jacuí, rio que permite o acesso ao interior do território sulino, sendo uma posição estratégica e disputada para o controle da navegação entre as cidades de Rio Grande e Rio Pardo. Com o desenvolvimento das primeiras cidades sulinas, o local ficou situado na intersecção entre a rede de cidade formada pelo caminho das tropas e a rede de cidades formada pelo caminho fluvial, ou seja, um importante ponto de ligação entre estas duas redes de cidades. Outro fator importante para o desenvolvimento do núcleo urbano foi ter tido uma incipiente povoação (uma estrutura básica que trazia facilidades para a colonização em comparação com um local inexplorado), prévia à chegada das levas de

¹⁸⁹ A decisão da revogação do Tratado de Madri teria ocorrido não só em razão da resistência dos índios missionários, mas também pela reticência de Lisboa em ceder à Colônia do Sacramento e pela alteração da política externa de Madri com o início do reinado de Carlos III (1759). (COUTO, 2007, p.317).

¹⁹⁰ A crescente importância militar da região fez com que, em 1760, fosse elevada à condição de Capitânia do Rio Grande de São Pedro, desvinculando de Santa Catarina, com sede em Rio Grande e subordinada ao Rio de Janeiro (RHODEN, 1999, p.162).

colonizadores açorianos e madeirenses, o que, provavelmente, tenha influenciado na escolha do local para assentamento destes colonizadores, já que não puderam ser deslocados para as missões, como também na atração de novos povoadores. Um fator tão importante quanto os anteriores está relacionado às planícies aluviais no entorno do sítio, que permitem o aproveitamento agrícola das terras, uso testemunhado pelas plantações de trigo que cobriram os campos ao redor da povoação no século XVIII.

3.1 PORTO ALEGRE ENTRE O ÚLTIMO QUARTEL DO SÉCULO XVIII E A GUERRA CIVIL

Durante uma década, após a chegada dos casais açorianos em 1752, o povoado formado às margens do lago Guaíba teve uma importância secundária no contexto regional. Funcionava como um ponto de transição entre a vila de Rio Grande e o posto avançado de Rio Pardo; povoados, à época, estrategicamente mais importantes na Comandância Militar do Rio Grande de São Pedro para a coroa lusa no conflito pela posse das missões com reino espanhol. A função portuária predominante do povoado, a época ainda denominada como Porto dos Casais, deve-se, a princípio, a esta característica de ser um ponto de transição entre um ambiente lacustre e outro fluvial, que exigem técnicas de navegação e embarcações adaptadas aos mesmos. A atividade portuária somava-se às atividades agropastoris desenvolvidas na sesmaria de Jerônimo de Ornelas e as de subsistência dos ilhéus, instalados precariamente às margens do lago desde 1752, à espera dos lotes de terra prometidos pela coroa portuguesa.

O ataque espanhol ao território do Rio Grande de São Pedro, Capitânia desde 1760¹⁹¹, com a tomada da vila de Rio Grande em 1763¹⁹², perpetrada pelo governador de Buenos Aires, dom Pedro de Cevallos, implicou no aumento da importância estratégica do Porto dos Casais para a coroa lusa. Com a vila de Rio Grande ocupada e a decorrente transferência da capital para a vila de Viamão¹⁹³, seu porto, o Porto dos Casais, tornava-se o último bastião para impedir o acesso espanhol ao Rio Jacuí, “[...] estrada líquida para a grande penetração interiorana” (MACEDO, 1968, p.43), e, conseqüentemente, o controle militar sobre o continente de São Pedro.

A invasão castelhana ocasionou a fuga de muitos habitantes da Colônia do Sacramento, os chamados colonistas¹⁹⁴, e, Grande em direção ao norte; que acabaram por se estabelecer nos campos de Viamão e nos incipientes povoados da bacia do Jacuí. Um grande número de refugiados do conflito, que se estendeu por mais de dez anos, instalaram-se no Porto dos

¹⁹¹ A Capitânia do Rio Grande de São Pedro ficava a partir de então desvinculada de Santa Catarina, “com sede em Rio Grande e subordinada ao Rio de Janeiro” (RHODEN, 1999. p.162).

¹⁹² Após a assinatura do chamado Pacto de Família entre França, Espanha e Nápoles (1761) e a recusa de Portugal em participar desta aliança por ser aliada da Inglaterra, inimiga declarada da França, iniciou guerra dos três primeiros reinos contra Portugal. Como reflexo deste conflito entre as metrópoles coloniais, Cevallos retoma a Colônia do Sacramento em 1762 e invade o extremo sul da América portuguesa, ocupando Rio Grande em 1763 (COUTO, 2007. p. 317).

¹⁹³ Segundo Spalding, após a fácil tomada da vila de Rio Grande por Cevallos, o governador da Capitânia do Rio Grande de São Pedro, Cel. Inácio Elói de Madureira, ordenou de imediato a fuga e a transferência da capital da Capitânia para Viamão, à época, o maior centro depois de Rio Grande (SPALDING, 1967. p. 46).

¹⁹⁴ O cronista Antônio Álvares Pereira Coruja em seu livro, *Antigalhas*, em uma de suas notas, da a explicação para a alcunha de “colonista”. Segundo ele, seriam os “refugiados da Colônia do Sacramento, que tinham emigrado para as capitânicas próximas em razão da invasão espanhola em 1762”. Segundo Coruja, “dizer que alguém era colonista era fazer-lhe o elogio, pois eram ordinariamente bem considerados” (CORUJA, 1983).

Casais ocasionando um aumento considerável do número de habitantes do povoado¹⁹⁵. A preferência destes refugiados pelo Porto de São Francisco dos Casais é de fácil compreensão, segundo Macedo, ao considerarmos que já estavam habituadas a viverem à beira d'água em suas cidades de origem (MACEDO, 1968, p.65)..

O aumento de interesse pela região, por parte da coroa portuguesa, junto ao crescimento da população, em razão da invasão espanhola, e a presença de artesãos protegidos pela Real Fazenda foi, segundo Macedo, o que permitiu a “instalação de estaleiros que chegaram a fabricar barcos capazes de viajarem até o Rio de Janeiro, como foi, por exemplo, a Fragata São José e Beloma, construída pelo carpinteiro Baltazar Manoel Ângelo, lançada n'água a 09 de outubro de 1771” (MACEDO, 1968, p.51).



Figura 29 – Modelo semelhante ao da Fragata São José e Beloma ¹⁹⁶

¹⁹⁵ De acordo com levantamento demográfico, a população do povoado quase duplicou entre os anos de 1752 e 1780, sendo de, respectivamente, 800 habitantes e 1500 habitantes. NEVES, G. R. Notas à demografia de Porto Alegre (não publicado). In: **Cartografia virtual histórica – urbana de Porto Alegre: século XIX e início do XX**. Porto Alegre: Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Sul/IHGRGS. Dezembro de 2005. 1 CD-ROM. Braudel, ao tratar sobre a população dos centros urbanos, afirma que, até o século XIX, o número de nascimentos em uma cidade não excedia o número de mortes, ou seja, o crescimento vegetativo das cidades era negativo. Portanto, somente seria possível a manutenção do crescimento demográfico das cidades com o afluxo de pessoas de fora do centro urbano. Segundo o autor, “uma cidade não pode viver se não garantir o seu fornecimento de gente” (BRAUDEL, 1995. p.449). O ataque espanhol ao território sulino, ocasionando a fuga dos habitantes da Colônia do Sacramento e da vila de Rio Grande para Porto Alegre no século XVIII, provavelmente tenha sido o acontecimento mais importante para o aumento da população do povoado naquele século. De um pequeno arraial de casas na beira do rio o povoado, possivelmente, transformou-se em poucos dias em um agitado centro urbano.

¹⁹⁶ **História Ilustrada de Porto Alegre**. Porto Alegre: Já Editores 1997. A fragata, um tipo de navio de guerra, designa uma variedade muito grande de embarcações. A embarcação construída no Porto dos Casais e representada na imagem parece se adequar mais a um tipo de barça. Embarcação de boca larga, popa achatada, dotada de um só mastro com vela latina quadrangular e duas velas de proa (triangulares), usada no Tejo (Portugal) para transporte de carga (HOLZHACKER; SACCHETTA, 1975).

A atividade de construção naval remete aos primeiros anos de colonização açoriana da região¹⁹⁷, quando um grupo de paulistas, acompanhando a comissão demarcatória do Tratado de Madri, instalou-se na região com a incumbência de construir canoas para serem utilizadas na subida do Rio Jacuí. Contudo, neste novo contexto ocorre, com a presença de um maior número de artesãos e pessoas para trabalharem como ajudantes do mestre da ribeira, uma intensificação da atividade de construção naval¹⁹⁸. O litoral da cidade nesta época, possivelmente, pouco havia sido alterado por aterros e construções, sendo formado por praias arenosas com declividade pouco acentuada, ou seja, um varadouro¹⁹⁹ natural propício para o estabelecimento de estaleiros.

O estudo geofísico desenvolvido previamente aos trabalhos de restauração do Mercado Público (Sítio RS-JA-05) nos forneceu dados sobre os quais criamos projeção da declividade da antiga margem (prancha 04). Em cem metros, entre a sondagem mais próxima da margem e a sondagem mais distante, a declividade do terreno foi de apenas 1,5m, mostrando a suavidade da mesma e, conseqüente, facilidade para serem varadas embarcações junto à praia.

Até os primeiros anos da década de 1770, os habitantes do Porto dos Casais se arranjaram como puderam às margens do lago Guaíba. Lançados à própria sorte, a espera dos lotes de terra prometidos, junto com os demais habitantes do povoado, em particular os refugiados da guerra fronteiriça, sobreviveram, possivelmente, de suas pequenas lavouras, da caça e da pesca. Segundo Oliveira, “suas chácaras improvisadas, na beira da praia, pelo lado norte da península, faziam fundos para as atuais ruas Riachuelo e Duque de Caxias. Daí, no alinhamento, a 1ª Rua de Porto Alegre: a Rua da Praia” (OLIVEIRA, 1993, p.49-62). Compartilhavam o espaço da península com o estancieiro Inácio Francisco que, na região mais alta, posteriormente conhecida como alto da praia, cultivava campos de trigo²⁰⁰.

Neste quarto de século, entre o ano de 1752 e os primeiros anos de 1770, a população do povoado, formada pelos casais açorianos e os refugiados da guerra de fronteira com os espanhóis, se estabeleceram na região baixa da península, junto à face norte da mesma, dando

¹⁹⁷ Atividade, na verdade, muito antiga, pois possivelmente os indígenas, que ocupavam o território antes da chegada dos colonizadores europeus, já construísssem ali suas embarcações para singrar as águas do lago Guaíba (ver o subcapítulo “Os Primeiros Habitantes”).

¹⁹⁸ Segundo Pereira, entre os anos de 1654 e 1763, não houve nenhum incentivo do governo português à construção naval brasileira. Segundo ele, “somente durante o governo do Marques do Pombal a construção naval Brasileira passa a ser apoiada. Um alvará de 1765 dava preferência aos navios aqui construídos” (PEREIRA, 1994, p. 167).

¹⁹⁹ Lugar seco em que as embarcações são encalhadas para reparos ou, simplesmente, para se abrigarem. (HOLZHACKER; SACCHETTA, 1975).

²⁰⁰ O primeiro proprietário da sesmaria onde se estabeleceu a cidade de Porto Alegre, Jerônimo de Ornelas, mudara-se para a Freguesia de Triunfo, em 1757, e, no ano de 1762, vendera a mesma propriedade a Inácio Francisco de Melo. Inácio Francisco, açoriano estabelecido em Rio Grande, fugira para o Porto dos Casais, quando da invasão espanhola de 1763. Ibidem.

início a um aglomerado urbano de forma espontânea, sem um planejamento para a ocupação daquele espaço.

A posição estratégica do povoado no meio do caminho entre a maior cidade da capitania, Rio Grande, e o posto avançado de Rio Pardo, a oeste, tornou seu porto movimentado pelas embarcações que ali ancoravam para abastecimento ou para transbordo. Segundo Macedo, este “condicionamento geográfico” seria a força definitiva para a vitalização do povoamento (MACEDO, 1968, p.64).

Ativava-se o comércio incipiente e favorecia-se uma concentração junto ao porto. Durante onze anos (contados a partir da chegada dos açorianos no ano de 1752 – observação nossa) este processo foi o único responsável pelo desenvolvimento da nucleação (MACEDO, 1968, p.64).

O salto e concentração populacional proporcionado pela migração em decorrência da guerra fronteiriça, possivelmente, determinou um aumento do consumo e, conseqüentemente, dos descartes de lixo junto à orla. As datações mais recuadas, para o período de maior intensidade de descarte, foram encontradas para os sítios Praça da Alfândega (RS-JA-23), entre 1770- e 1790 para o quarto “estrato” de escavação (prancha 11); e Praça Brigadeiro Sampaio (RS-JA-10), entre 1765 e 1805, para as camadas sobre a antiga margem, no trecho de escavação entre últimas estruturas de casas evidenciadas e o trecho extinto da Rua Vasco Alves (prancha 40). O início de ambos os períodos coincide com o contexto da guerra de fronteira e invasão espanhola, que fez com que um grande contingente de pessoas se deslocasse, fugindo da área de conflito, para a região de Porto Alegre. O aumento da densidade populacional, possivelmente, ocasionou um aumento dos descartes e formação de deposições com maior concentração de vestígios arqueológicos. Contrastando com o período anterior, no qual a população era diminuta, gerando a formação de uma deposição com vestígios parcos e esparsos.

Em 1769, foi nomeado governador da Capitania o oficial português, José Marcelino de Figueiredo²⁰¹. Reconhecendo a posição estratégica do Porto dos Casais, Marcelino buscou transferir a capital da Capitania de Viamão para tal porto. O “primeiro passo” foi dado no ano

²⁰¹ Nome fictício, segundo Walter Spalding, dado pelo primeiro ministro português Marques do Pombal. (SPALDING, 1967, p.47). Seu nome verdadeiro era Manoel Jorge Gomes de Sepúlveda. Sepúlveda teria mudado de nome para evitar prisão por ter assassinado um militar escocês em um desentendimento em Portugal. No governo da Capitania do Rio Grande, foi controverso, entrando em conflito inúmeras vezes com os integrantes da Câmara da cidade ao impor suas ideias; o que leva alguns autores a taxá-lo de autoritário. Possivelmente estava seguindo apenas as determinações da política absolutista, representado pelo primeiro ministro português, Marques do Pombal, que visava o fortalecimento da administração metropolitana sobre as colônias portuguesas.

de 1772, com a elevação do povoado à Freguesia de São Francisco das Chagas, desmembrando-o de Viamão. No mesmo ano, após a desapropriação da estância de Inácio Francisco, o capitão Alexandre José Montanha foi incumbido da tarefa de traçar as primeiras ruas e logradouros públicos do povoado, assim como a distribuição das meias-datas²⁰² de terra para os açorianos que esperavam há duas décadas as terras prometidas pela coroa portuguesa. Segundo Macedo, foi determinado a Montanha pelo Coronel Antônio da Veiga Andrade, governador em exercício, que fizesse:

[...] divisão de sessenta meias datas para outro igual número de casais dos quais já se acham moradores no dito Porto de São Francisco sendo a meia data que compreender as casas da Estância com seu pomar para Passais do Vigário da Freguesia, tendo-se também atenção aos *Marinheiros* que se têm empregado no serviço de Sua Majestade para serem acomodados; deixando-se suficiente terreno para logradouro da Vila. (ANTUNES, 1953 apud MACEDO, 1968. p. 51-52).

A preocupação do governador em arrumar acomodações para “marinheiros que se têm empregado no serviço de Sua Majestade” indica o quanto as atividades navais, no antigo Porto dos Casais, tornaram-se importantes; em razão, fundamentalmente, do esforço de guerra para reconquista da vila de Rio Grande.

Sobre o povoado de ocupação espontânea, limitado ao litoral da península, foi sobreposto o plano de uma cidade dividida em três ruas principais, paralelas, seguindo o alinhamento da península e, por vias secundárias, cortando transversalmente as primeiras²⁰³. Com o início da urbanização²⁰⁴, o povoado ganhou a divisão característica das cidades portuguesas, em cidade alta e cidade baixa. Na primeira, seriam estabelecidos, em torno de uma ampla praça retangular, os principais prédios públicos da cidade, com destaque para a Igreja Matriz Nossa Senhora Madre de Deus, iniciada no mesmo ano de 1772²⁰⁵. Na segunda, cidade baixa, correspondendo à área portuária, se concentrariam as atividades comerciais do

²⁰² Seria, aproximadamente, um retângulo de “2200m por 616m, aproximadamente 135,5ha” (MACEDO, 1968, p.52).

²⁰³ O traçado das ruas se acomodou ao relevo do terreno, à maneira de outras cidades portuguesas. Ao contrário das cidades planejadas espanholas que impõem um traçado ao terreno, as cidades portuguesas se adaptam a ele.

²⁰⁴ Na segunda metade do século XVIII, em parte por influência da reconstrução planejada de Lisboa, em razão do terremoto de 1755, e, em parte pela política de criação de novas vilas no Brasil, levada a efeito pelo primeiro ministro “absolutista esclarecido” Pombal, o planejamento de cidades passou a ser mais frequente na América Portuguesa, como constatou Roberta Marx Delson (DELSON, 1997). A urbanização da Freguesia de São Francisco das Chagas (Porto Alegre) se insere neste contexto de criação de novas vilas e remodelação das já existentes pela coroa portuguesa. Não surpreendendo que o governador Marcelino estivesse apenas colocando em prática esta política defendida pelo Marques do Pombal.

²⁰⁵ A Matriz substituiria a primitiva capela de São Francisco das Chagas, criada pelos colonos açorianos, que estava localizada na Rua da Praia (OLIVEIRA, C. S., 1993, p.67).

povoado. Segundo Rhoden, “retomava-se a velha concepção portuguesa da cidade alta e baixa” (RHODEN, 1999, p.170).

A área urbana da, agora, freguesia estaria limitada, a sul, pela atual Rua Demétrio Ribeiro, a norte e a oeste, pelo lago Guaíba e, a leste, pela atual Rua Marechal Floriano (MACEDO, 1968, p.52). Portanto a área urbana ficaria restrita à porção oeste da península, ficando fora desta delimitação o espaço do litoral, onde, posteriormente, se desenvolveria o Caminho Novo (atual Rua Voluntários da Pátria). A planta, de autoria de Tupi Caldas, publicada por Macedo, apresenta o hipotético traçado das primeiras ruas da freguesia feito por Montanha.

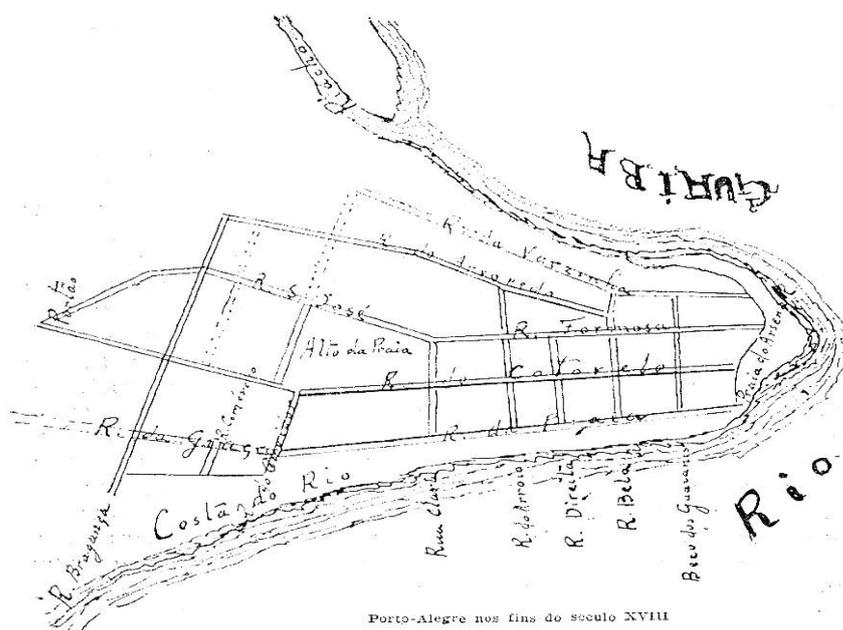


Figura 30 - Planta esquemática de Porto Alegre no século XVIII, feita por Tupi Caldas (MACEDO, 1968, p.54).

Interessante notar que a face norte da freguesia era banhada diretamente pelas águas do lago em uma extensa praia, onde se desenvolveu a primeira rua do povoado, a Rua da Praia. Em três sítios, foi possível identificar o antigo nível da praia. Do trabalho no Mercado Público Central (RS-JA-05), com a utilização de dados de trabalho geofísico, pudemos representar esquematicamente a declividade original da praia (prancha 03). Na Praça da Alfândega (RS-JA-23), foi possível, na primeira área de escavação, visualizar o antigo nível da praia e representá-lo no perfil estratigráfico (prancha 09 – fig.06). E, por fim, no acompanhamento na Praça Júlio Mesquita (RS-JA-68), onde também pudemos visualizar o antigo nível da praia e representá-lo no desenho estratigráfico (prancha 47).

Em 1773, o governador José Marcelino de Figueiredo consegue transferir a capital da capitania para a freguesia de São Francisco do Porto dos Casais. O povoado passa, então, a se

chamar Nossa Senhora Madre de Deus de Porto Alegre (SPALDING, 1967, p.53). Segundo Macedo, no ano seguinte é iniciada a construção do Arsenal e do Palácio do Governo (MACEDO, 1968, p.59), na extremidade oeste da península, e na porção mais alta, no cruzamento das atuais ruas Riachuelo e Vasco Alves, um depósito de pólvora (OLIVEIRA, C. S., 1993, p.68). Walter Spalding traz a informação de que o governador teria tomado conta de um “lote de sobradinhos açorianos, recém-construído, no início da Rua da Praia, próximo à Ponta das Pedras”, para servirem de Palácio, tendo esta função até 1789 (SPALDING, 1967, p.54). A localização do primeiro Palácio do Governo, na extremidade da península, mostra que tal região encontrava-se mais desenvolvida quando da criação da freguesia. A ponta da península, como já abordado, foi um dos primeiros locais a serem ocupados pelos primeiros colonizadores, compreensível que tenha se tornado, possivelmente, a área com maior concentração de moradias. A antiguidade maior da ocupação desta área do litoral é testemunhada pelos achados arqueológicos. Como já citado, o período mais recuado para a formação das deposições dos sítios estudados, ou melhor, para o período de maior intensidade de descarte, foi encontrado para esta área, ficando entre 1765 e 1805 (prancha 40).

Segundo Spalding, os sobradinhos que serviram de palácio “eram como todas as casas açorianas, brancos com as portaladas e janelas pintadas de azul, sendo as maiores e mais bonitas da nova capital” (SPALDING, 1967, p.54). A importância desta localidade possivelmente tenha aumentado com a possibilidade de ataque espanhol via Lagoa dos Patos²⁰⁶, pois se trata de um ponto estratégico para a defesa do povoado. Naquela localidade, encontra-se o estreito formado entre a ponta da península e a Ilha da Pintada, único ponto de acesso aos canais do estuário que permitem adentrar no rio Jacuí. Segundo Macedo, esta razão “explica [...] a localização dos arsenais [...] naquela extremidade da península” (MACEDO, 1968, p.49).

O estreito também serviu, por muitos anos, como o principal ponto de passagem para a margem direita do lago. Por ali era trazido o gado, embarcado em uma espécie de balsa, que trazia os animais que seriam carneados no matadouro para, posteriormente, abastecer com carne os talhos (açougues) do povoado. Devido a esta atividade, a ponta da península ficou conhecida como Ponta da Passagem e a via que segue a leste, por onde era tocado o gado, Rua da Passagem (FRANCO, 1998, p.357)..

²⁰⁶ O temor de um ataque espanhol vindo da vila ocupada de Rio Grande, através da Lagoa dos Patos, era real. O engenheiro militar e capitão Francisco João Roscio, vindo para a capitania com o fim de dar auxílio logístico para a retomada de Rio Grande, menciona uma fortificação, “bateria [...] construída de terra em que se acha uma guarda de três soldados [...]” feita no estreito de Itapuã para impedir qualquer ataque vindo do sul (FILHO; FRANCO, 2004, p.13). A fortificação possivelmente é a mesma a que se refere Spalding como Forte do Junco, que teria funcionado, de acordo com o autor, entre os anos de 1763 e 1777 (SPALDING, 1967, p.56).

Neste período, em razão da luta pela expulsão dos espanhóis da vila de Rio Grande, a recém criada freguesia tornou-se ponto de concentração das tropas e polo de construção naval das embarcações que seriam utilizadas na reconquista de Rio Grande. O militar alemão Johann Heinrich Böhm, contratado pela coroa portuguesa como inspetor das tropas do Brasil e com a missão de expulsar de Rio Grande os espanhóis, esteve em Porto Alegre no ano de 1775, deixando importante relato sobre as atividades de construção naval desenvolvidas no porto do povoado.

Dei ordem para me enviarem outros cavalos em lugar dos matungos e conferi com a Junta os meios de ter tantas coisas que me faltavam em meu quartel, para as obras e para a descarga das sumacas, para o serviço das tropas. Recomendei apressar o construtor para acabar a sumaca e os barcos nos quais se trabalhava já há bastante tempo. Eu vi a sumaca, ou o Penque [sic], uma barca sobre *o estaleiro* (BÖHM, apud FILHO; FRANCO, 2004, p.17).

Böhm faz referência à construção de duas embarcações em específico, uma sumaca²⁰⁷ e uma barca²⁰⁸, e a outras de forma genérica, “os barcos”. As duas primeiras, possivelmente, eram as principais embarcações que estavam sendo construídas no momento em que visitou o porto do povoado; por esta razão a especificação do tipo de embarcação. As demais, por sua vez, possivelmente se tratavam de embarcações menores, escaleres²⁰⁹ ou mesmo canoas. A construção dessas embarcações foi feita, ao que tudo indica, junto aos arsenais da ponta da península. A referência a apenas um estaleiro, provavelmente, seja uma menção ao estaleiro vinculado ao Arsenal da Marinha. Este estaleiro, possivelmente, por muitos anos, foi o principal da cidade na construção de embarcações. A praia na ponta da península, voltada para sudoeste, Praia do Arsenal, e principalmente a existente junto a esta, voltada para noroeste, Largo do Arsenal foram utilizadas para as atividades de construção naval. Por esta razão esses logradouros passaram a ser conhecidos por esta denominação.

Sob vestígios de estruturas de casas (pranchas 44 e 45)²¹⁰, encontrados no acompanhamento arqueológico na Praça Júlio Mesquita (RS-JA-68), foi coletado, junto à camada formada por lixo do século XIX, conjunto de ferramentas de carpintaria (prancha 51). O período de maior acúmulo encontrado para a citada camada ficou entre os anos de 1800 e

²⁰⁷ Antigo veleiro de cabotagem de pequenas dimensões, usado nas costas do Brasil, com gurupés e dois mastros inteiros (HOLZHACKER; SACCHETTA, 1975).

²⁰⁸ Antiga embarcação a vela, armada com três mastros e um gurupés, que se diferencia da galera, sobretudo por apresentar, no mastro de ré, uma vela latina quadrangular. Ibidem.

²⁰⁹ Pequeno barco para serviço de um navio ou repartição marítima e para outros fins (FERREIRA, 1969).

²¹⁰ Representação de residências ou construções junto à margem da Praia do Arsenal, somente aparece a partir de planta parcial da década de 1850. **PLANTA DE UMA PARTE DA CIDADE DE PORTO ALEGRE**. Autor: Luís Pereira Dias 1855. In.: Cartografia virtual histórica – urbana de Porto Alegre: século XIX e início do XX. Porto Alegre: Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Sul/IHGRGS. Dezembro de 2005. 1 CD-ROM.

1850 (prancha 50), período que compreende parte das décadas em que funcionaram, naquela orla, oficinas de construção naval, levando à conclusão que tais ferramentas possam ser vestígios materiais desta atividade.

Segundo Riopardense de Macedo, os primeiros estaleiros teriam se instalado na encosta norte do espigão da península, tendo sido o mais importante o que se localizava na atual Praça Rui Barbosa (MACEDO, 1968, p.49). Franco refere-se à antiga denominação da Praça Rui Barbosa como Praça do Estaleiro (FRANCO, 1998, p.354), denominação presente nas atas da câmara da década de 1830. Os dois autores, provavelmente, se referem a estaleiros que se instalaram naquela região mais tardiamente. Lembrando que, nos limites determinados para a área urbana do povoado, traçados por Alexandre Montanha, aquela região não estava incluída. Possivelmente, até o primeiro quarto do século XIX, as praias junto à extremidade oeste da península concentravam as atividades de construção naval. Em imagem de Debret de 1827, é visível a concentração dos estaleiros no Largo do Arsenal.

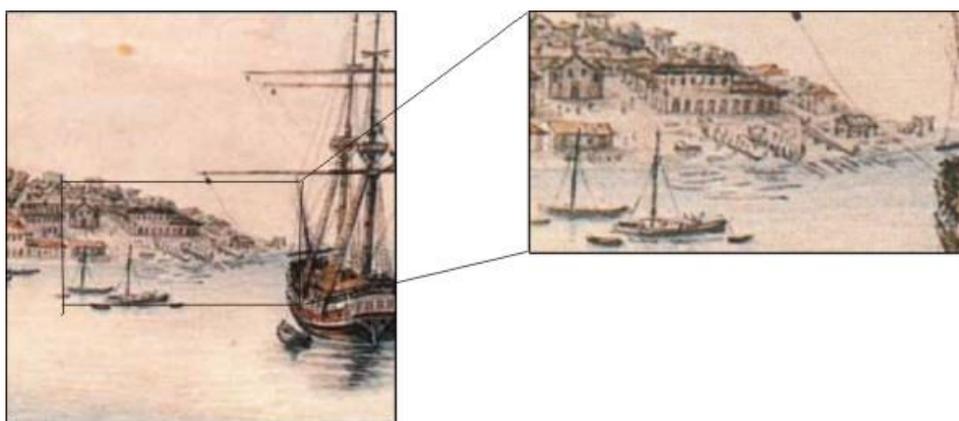


Figura 31 - Parte de pintura de Debret, datada de 1827, mostrando a Praia do Arsenal. No detalhe, ampliação de imagem, mostrando a concentração dos estaleiros com as respectivas carreiras²¹¹.

A estrutura de um estaleiro à época não exigia uma grande infraestrutura, apenas carreiras de madeira para sustentação do esqueleto das embarcações a serem construídas ou em reparo, além de um telheiro para a proteção nos dias de chuva e guarda das ferramentas. Dessa forma, possivelmente, tenham existido estaleiros de diferentes dimensões, desde estaleiros para construção de embarcações de maior porte, como as citadas por Böhm, como para a construção de simples canoas de um pau-só. Os estaleiros menores poderiam ocupar qualquer ponto do litoral do povoado, pois não necessitavam de um espaço muito grande. Por

²¹¹ Imagem trabalhada sob a publicada em: MELLO, Bruno Cesar Euphrasio de. **A Cidade de Porto Alegre entre 1820 e 1890: as transformações físicas da capital a partir das impressões dos viajantes estrangeiros**. 2010. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional). Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Faculdade de Arquitetura. PPG-PUR.

sua vez, os maiores se concentraram na extremidade oeste da península, possivelmente por esta região apresentar o melhor local para estabelecimento dos mesmos e por estar junto ao Arsenal da Marinha.

Frente à possibilidade de um ataque espanhol, no ano de 1773, foram iniciadas as fortificações do povoado, finalizadas somente em 1778 (OLIVEIRA, C. S., 1993, p.68). Para a construção da mesma, de forma que envolvesse o povoado, foi aproveitado o relevo acidentado, que permitiu a utilização das áreas mais íngremes como parte da fortificação. Dessa forma, a característica do sítio em que foi estabelecido o povoado facilitou o trabalho de fortificação. Facilidade acentuada pelo fato de estar em uma península, pois foi necessária apenas a fortificação da face leste do mesmo, a fim de impedir investidas inimigas por terra²¹². Pelo lado do lago, o controle do estreito entre a ponta da península e a Ilha da Pintada, assegurado pela instalação dos arsenais naquela ponta, era suficiente para assegurar a defesa de ataques por água vindos do sul.

Neste ínterim em que o aglomerado urbano começou a tomar forma com o aumento de sua população e a incipiente urbanização, os outros povoados localizados, tanto nos campos de Viamão como da depressão central, junto à bacia do Jacuí, também tiveram um desenvolvimento considerável. Nos campos de Viamão, esse desenvolvimento foi mais acentuado nos povoados de Conceição do Arroio (atual cidade de Osório), Santo Antônio da Patrulha, Aldeia dos Anjos²¹³ do que na antiga capital Viamão, que sentiu o rebaixamento para comarca do seu antigo porto, agora capital da província. Sofrendo, também, segundo Macedo com a queda de Rio Grande (MACEDO, 1968, p.68), que ocasionou a diminuição do trânsito comercial, por ter sido fechado o caminho (estrada do Litoral) que ligava esta cidade a Viamão. Estes povoados estavam ligados com a nova capital através de três caminhos principais, a Estrada do Matto Grosso e o Caminho do Meio, que ligavam a capital ao povoado de Viamão, e o Caminho do Passo D'areia, que ligava a capital aos povoados de Aldeia dos Anjos, Santo Antônio da Patrulha e Conceição do Arroio. A Aldeia dos Anjos tinha o privilégio de ter um segundo caminho de ligação com a capital por via fluvial, formado pelo Rio Gravataí.

A política de ocupação portuguesa da depressão central com o assentamento de pequenos proprietários, a fim de assegurar as possessões portuguesas e preparar uma investida

²¹² A peculiaridade do sítio em que foi estabelecida a cidade de Porto Alegre é compartilhada no Uruguai pelas cidades de Montevideú, cidade espanhola, e Colônia (Sacramento), a antiga possessão portuguesa. Ou seja, também são cidades estabelecidas em uma península que aproveitaram esta característica para a fortificação apenas da porção em que o sítio tem ligação com o continente.

²¹³ Povoado estabelecido por Gomes Freire de Andrade com índios aldeados provenientes das Missões Jesuíticas. (RHODEN, 1999, p.162).

para a conquista do território das Missões, à época, sob administração leiga espanhola, tornou esta região a mais populosa da capitania. Da mesma forma que a Freguesia de São Francisco dos Casais, os povoados de São José do Tebiquari e Santo Amaro tiveram as datas de terras demarcadas pelo capitão Alexandre Montanha e entregues aos açorianos (RHODEN, 1999, p.169). Junto com os povoados de Bom Jesus do Triunfo, Nossa senhora do Rosário do Rio Pardo e Nossa Senhora da Conceição da Cachoeira, formavam uma rede de povoados ligados pela bacia do Jacuí; rio que se tornou a principal via de comunicação da capital com o interior do Continente de São Pedro.

A capital da Capitania, a Freguesia de Madre de Deus de Porto Alegre, se beneficiou econômica e politicamente por estar localizada no ponto de encontro destas duas redes de povoados. As duas rotas, a leste por terra e a oeste por água, tiveram, devido a isto, o porto de Porto Alegre como ponto nodal, tornando o povoado, conseqüentemente, um importante entreposto comercial.

Já, ao final da década de 1770, os frutos da distribuição dos lotes de terras com o assentamento dos pequenos produtores açorianos ao redor do povoado de Porto Alegre e nas povoações ao longo das duas vias, terrestre e fluvial, que as ligavam à capital, são testemunhados pela descrição feita por Domingos Moniz Barreto. Este militar envolvido na campanha contra os espanhóis esteve no Continente de São Pedro entre os anos de 1774 e 1778 (FILHO; FRANCO, 2004, p.18). Neste último ano, fez importante relato sobre a capital da capitania e do comércio, feito entre esta e os povoados vizinhos. Quanto a Porto Alegre, faz o seguinte relato:

Esta aprazível habitação, que antes de ser Vila se denominava Porto dos Casais, é a mais deleitável de todo aquele Continente. [...] as margens de um doce lago [...] onde podem ancorar corvetas de muito bom lote e navios. O torrão é um dos bons daquele Continente e produz com abundância todas as frutas da Europa, e com muito excesso pêssegos, pois até as divisões e cercas das estâncias e fazendas são de pessegueiros. Para a cultura do trigo é especial, e produz muito mais que em outra parte. [...] Abunda o porto do seu rio em todos os sábados da semana de grandes canoas carregadas de viveres e frutas, conforme o tempo, de que prodigamente se alimentam os seus habitantes (BARRETO, apud CESAR, 1981, p.171).

No relato, é interessante notar que o viajante anuncia a qualidade positiva de o porto do povoado poder receber “corvetas de muito bom lote e navios”, dando a entender, desta forma, que tal porto comportaria embarcações de maior calado em comparação com as habituais embarcações que frequentavam o fundeador da capital. O aumento da produção agrícola do povoado é atestado pelo relato. O entorno rural da cidade produzia “todas as frutas

da Europa”, com destaque para a fatura dos frutos dos pessegueiros, “pois até as divisões e cercas das estâncias e fazendas são de pessegueiros”. Já a produção de trigo, cujo início do cultivo remete a meados do século XVIII e o auge à primeira década do século XIX, segundo Barreto, “é especial, e produz muito mais que em outra parte”. A prosperidade da agricultura no povoado, testemunhada pelo relato de Barreto, coroa a política de colonização com pequenos produtores desenvolvida pela coroa portuguesa na segunda metade do século. Em menos de uma década da distribuição das meias-datas de terra aos colonos açorianos, já se tem um “cinturão” agrícola no entorno do povoado, capaz de abastecê-lo com gêneros agrícolas, sustentando desta forma seu crescimento. Abastecimento feito em parte, considerando o relatado por Barreto, no porto da cidade, no qual abundam “todos os sábados da semana de *grandes canoas*²¹⁴ carregadas de viveres e frutas”.

O viajante segue seu relato, descrevendo os produtos agrícolas comercializados com a capital, os quais eram produzidos nos povoados às margens dos Rios Taquari, do Sino (Rio dos Sinos) e do rio chamado da Aldeia dos Índios (Rio Gravataí). Referindo-se ao primeiro rio, Barreto faz o seguinte relato:

Os moradores das margens do Rio Taquari e da sua pequena povoação ou freguesia abundam o seu comércio de carnes de porco, toucinho, feijão, milho, arroz, queijos, manteiga, graxa, sebo, sabão e chacina, que tudo vendem por diminutos preços (BARRETO, apud CESAR, 1981, p.173).

A “pequena povoação ou freguesia” trata-se da atual cidade de Taquari. Chama atenção a diversidade de produtos criados à época no povoado, incluindo produtos agrícolas e mesmo produtos beneficiados de origem animal. Da mesma forma, ao longo das margens do Rio dos Sinos, a produção também é bastante diversificada, como podemos concluir do relato de Barreto que se segue:

Os moradores do rio chamado do Sino [...] fornecem a povoação de hortaliça, carne em charque, as melhores frutas de espinho, melancias, e de bons melões [...]. (BARRETO, apud CESAR, 1981, p.173).

Porém, dos relatos apresentados pelo viajante é mais notável o referente à produção desenvolvida na “Aldeia dos Índios”. Barreto se refere à Aldeia dos Anjos, um dos

²¹⁴ Possivelmente, se tratam de canoas de um pau só. É provável que fossem semelhantes à representada na planta de Zambecari de 1833, feita com um só pau, armadas com um mastro, vela redonda e com toldo na popa. Apesar de Barreto não fazer menção a esses equipamentos, esta embarcação, representada na planta de 1833, foi utilizada por muitos anos para o transporte de pessoas e cargas ao longo do Rio Jacuí, ligando Porto Alegre a Rio Pardo. No restante do Brasil, também, foi muito tradicional, recebendo o nome genérico de canoas de tolda.

assentamentos criados pela coroa portuguesa com os indígenas vindos do noroeste do Continente após a destruição das Missões Jesuíticas.

Os moradores do rio chamado da Aldeia dos Índios fornecem a terra galinhas, caças de todas as qualidades [...] e de louças para o consumo das cozinhas, por terem ali estabelecido muitas olarias (BARRETO, apud CESAR, 1981, p.174).

Os produtos provindos da “Aldeia dos Índios”, como as caças, testemunham os hábitos culturais não perdidos pelos indígenas com o contato e influência dos europeus, como também atestam as aquisições culturais destes, representadas pela criação de animais domesticados, no caso as galinhas. Porém o terceiro produto citado, as “louças”²¹⁵, chamam mais atenção, pois além de se tratar de uma manufatura que exige um conhecimento técnico mais especializado, é um produto cuja manufatura já era conhecida pelos indígenas antes da chegada dos europeus. Desta forma, possivelmente, ocorreu a junção de técnicas europeias e indígenas na sua confecção, originando uma cerâmica híbrida, para ser comercializada com os povoados vizinhos. Questão importante é se este comércio supriria uma lacuna de mercado, resultante das restrições impostas pelo pacto colonial ao comércio de importação direta de produtos manufaturados de outros países.

O desenvolvimento urbano com o aumento populacional do povoado criou um mercado consumidor para os produtos agrícolas que passaram a ser produzidos no entorno da cidade em pequenas chácaras. Comércio, também, dinamizado pela facilidade de deslocamento da produção por via fluvial dos pequenos povoados ribeirinhos para Porto Alegre. Possivelmente, por esta época começasse a tomar forma a mais importante praça de comércio da cidade, o Largo da Quitanda, que durante décadas funcionaria no local que hoje é ocupado pela Praça da Alfândega. Os vestígios arqueológicos relacionados ao período de funcionamento do Largo da Quitanda foram identificados na primeira área de escavação da pesquisa desenvolvida na Praça da Alfândega, em 2006. Este período está representado pelo intervalo entre as unidades estratigráficas 30 e 44 do perfil sul da escavação (prancha 10); intervalo que corresponde ao terceiro “estrato” de escavação, cujo período de maior acúmulo ficou entre 1780 e 1850 (prancha 11). Deste “estrato” foram coletados fragmentos de cerâmica, possivelmente, produzida por escravos ou ex-escravos (prancha 13), vestígios arqueofaunísticos, em especial muitas sementes de pêsego, avalizando o testemunho citado de Domingos Moniz Barreti (prancha 16) e fragmentos de faiança portuguesa e de louça de

²¹⁵ Entendida aqui como uma denominação genérica que se refere aos recipientes de cerâmica simples, torneadas ou não, produzidas pelos indígenas de origem missioneira.

Macau (prancha 17), indicando a formação recuada para o depósito, além de outros vestígios materiais.

No último quartel do século XVIII, após a reconquista de Rio Grande e expulsão dos espanhóis de Rio Pardo em 1776 (SPALDING, 1967, p.49), seguidos da assinatura do Tratado de Santo Idelfonso em 1777²¹⁶, que restabeleceu a paz e ratificou os limites de fronteira, a Capital pôde continuar seu desenvolvimento, agora sem o temor, iminente, de ser atacada. Neste período, novas edificações públicas foram inauguradas. No alto da praia, foi instalada, em prédio próprio, a Casa da Junta em 1790 (MACEDO, 1968, p.59). O novo Palácio do Governo, iniciado em 1784, foi finalizado no ano de 1789 (SPALDING, 1967, p.65). O estabelecimento destes prédios públicos no alto da praia, ao lado da Catedral, esta iniciada em 1772, tornou o local o ponto mais importante do povoado, ao menos no que se refere às funções administrativas e religiosas da comunidade. Por sua vez, a cidade baixa, ou seja, o litoral do povoado começou sofrer uma incipiente especialização quanto às atividades predominantes em sua porção oriental e ocidental. A extremidade oeste da península, com seus estaleiros, armazéns e arsenais do exército e marinha²¹⁷, concentrou a maior parte das instituições militares. Possivelmente, a transferência do Palácio do Governo para os altos da praia tenha, de certa forma, desvalorizado esta porção do litoral do povoado. A reconquista da Vila de Rio Grande também deve ter reduzido os trabalhos nos estaleiros da região, em especial no estaleiro vinculado ao Arsenal da Marinha, já que a construção de grande parte das embarcações nestes estaleiros, entre os anos de 1763 e 1776, foi direcionada para o fornecimento de vasos de guerra para libertação daquela vila. Na metade leste do litoral, a partir do ponto central da península, concentraram-se as atividades comerciais do povoado. Naquele ponto se estabeleceu a praça comercial do povoado, o Largo da Quitanda²¹⁸, onde passaram a ser comercializados os produtos trazidos por terra, em carretas, e, por via fluvial, desembarcados no principal ancoradouro²¹⁹ da cidade, que se encontrava em frente ao largo.

²¹⁶ O tratado restitui a “Portugal a ilha de Santa Catarina e o Rio Grande até o arroio do Chuí, mas incorporou na América espanhola a Colônia do Sacramento, [...] e a região dos Sete Povos das Missões [...]” (COUTO, 2007, p.317-318).

²¹⁷ Segundo Macedo, o Arsenal da Marinha, funcionando junto aos quartéis desde 1774, após desapropriação recebe terreno próprio em 1797 (MACEDO, 1969, p.61). O autor, contudo, não precisa a informação, dizendo a localização do terreno, ou mesmo se foi construído um prédio próprio para o Arsenal da Marinha.

²¹⁸ Quitanda ou quitadeira, quitute e quituteira, palavras de base angola-conguense, indicando culinária negra e especialista nessa atividade. Kitanda, feira, mercado, loja, tenda, tabuleiro ou produtos comestíveis neles expostos, ou ainda, um estrado usado como colchão, é vocábulo quimbundo e na origem designava lugar de negócios [...]. (nota) (BITTENCOURT JUNIOR, 2010. p.145).

²¹⁹ Fundeadouro, surgidouro, poço. Lugar onde uma embarcação pode ancorar com segurança. Para isso, deve estar protegido do vento e do movimento das águas, pela configuração apropriada de um ponto da costa, ou pela presença de edificações feitas especialmente para permitir a ancoragem[...] (HOLZHACKER; SACCHETTA, 1975). Portanto um ancoradouro não precisa necessariamente de estruturas para atracação das embarcações. É

A Rua da Praia, primeira via do povoado, formada espontaneamente com o estabelecimento dos primeiros povoadores, concentrou os estabelecimentos comerciais. Segundo Franco, teria “recebido, ainda em 1799, o primeiro calçamento, por determinação do Ouvidor Lourenço José Vieira Souto, que obrigou a Câmara a calçar com enormes sacrifícios, além da rua logo chamada do Ouvidor (General Câmara), uma ‘rua do cais’, que outra não pode ser senão a dos Andradas nas imediações do cais de desembarque” (FRANCO, 1998, p.31). A menção à rua do cais²²⁰ poderia indicar, já naquela década, a existência de alguma estrutura de desembarque junto ao Largo da Quitanda. Segundo Franco, os membros do Senado da Câmara teriam mandado fazer uma ponte de “pedra” no ano de 1783, o que induziria, segundo ele, à conclusão de que se tratava do primeiro embarcadouro da povoação (FRANCO, 1998, p.23).

Os vestígios arqueológicos deste período foram identificados durante a escavação que ocorreu no ano de 2006, na Praça da Alfândega, como já tratado (prancha 07). A maior parte dos vestígios foi coletada de camadas escuras com presença de material orgânico (prancha 09 – fig. 04 e 06), presentes no intervalo entre as unidades estratigráficas 30 e 44 (prancha 10), referentes ao final do século XVIII até segunda década do século XIX. A datação do período de maior intensidade de descarte ultrapassa este período (prancha 11), contradizendo o período baseado na análise estratigráfica (ver discussão página 66). Os vestígios materiais compreendem restos arqueofaunísticos, orgânicos, cerâmicos entre outros materiais (pranchas 13, 15, 16 e 17).

Na extremidade leste da península, dentro dos limites do povoado, localizava-se o Largo dos Ferreiros. Possivelmente o local onde se concentraram os artesãos ferreiros com suas oficinas para conserto e produção de peças para embarcações e transportes terrestres (cavalos, carretas...). A via formada, ligando a margem do lago e a Rua da Praia, recebeu a alcunha de Beco dos Ferreiros, e sua extremidade junto à margem, a de Porto dos Ferreiros²²¹. Segundo Franco, “designação conservada até 1830” (FRANCO, 1998, p.172). O porto, possivelmente, tratava-se de um simples varadouro, onde as embarcações eram encalhadas para reparos, não necessariamente existindo estruturas de atracação, as quais até certo ponto poderiam mesmo,

provável que existisse alguma estrutura para facilitar o desembarque das mercadorias junto à praia, em frente ao Largo da Quitanda, contudo não existem documentos que comprovem a existência de tal estrutura. A primeira estrutura de desembarque foi um trapiche inaugurado no ano de 1806, esta devidamente documentada.

²²⁰ Parte do porto onde atracam as embarcações, usada principalmente para operações de embarque e desembarque (HOLZHACKER; SACCHETTA, 1975).

²²¹ Segundo Sérgio da Costa Franco em 1781 um cidadão chamado João Ribeiro de Almeida teria construído “uma banca do peixe ‘na praia do norte desta vila’”, estabelecimento que concentraria a venda de peixes no povoado (FRANCO, 1983. p.14). O autor não especifica a localização de tal banca, porém, no ano de 1830, nova banca foi construída na desembocadura do beco, no Porto dos Ferreiros (FRANCO, 1998, p.279). Existe, desta forma, a possibilidade da primeira banca ter sido edificada no mesmo local onde foi feita a segunda.

se existissem, atrapalhar as atividades de conserto das embarcações. No ano de 1794, foi inaugurado, no Beco dos Ferreiros, o primeiro local para divertimento da população do povoado, a Casa da Comédia, “um mal ajeitado barracão” (MACEDO, 1968, p.62). Dois anos depois de sua inauguração, foi renomeado como Casa da Ópera (MACEDO, 1968, p.62), nome que foi estendido para a via, que passou a ser conhecida como Beco da Ópera.

O desenvolvimento urbano do povoado, no último quartel do século XVIII e nas duas primeiras décadas do século XIX, teve como principal dinamizador econômico a cultura do trigo. Segundo Franco, “o principal gênero de comércio era o trigo, que os colonos açorianos plantavam com grande apetite.” (FRANCO, 1983, p.14). Porto Alegre, por situar-se em um local privilegiado “do ponto de vista do transporte hidroviário”, tornou-se o “escoadouro natural de toda produção exportada” (SINGER, 1977, p.148), dos povoados localizados na região da depressão central, região que concentrava 64% da população da capitânia (ROCHE, 1959 apud SINGER, 1977, p. 149). A exportação de trigo por Porto Alegre passa a ter um crescimento quase contínuo a partir do ano de 1776, sendo interrompido somente no ano de 1817, quando sofre uma forte queda²²². A produção exportada pelo porto de Porto Alegre era enviada “em abundância para o Rio de Janeiro, a Bahia e Pernambuco” (EZEQUIEL, 2007, p.31).

Esta função de entreposto comercial predomina sobre a função militar, que movimentara o porto do povoado enquanto o conflito contra os espanhóis esteve vigente. Porto Alegre torna-se a partir de então o empório do comércio com o centro e o norte da capitania. A criação da Alfândega de Porto Alegre em 1804, de certa forma, confirma a importância comercial adquirida pela povoação. Contrário à criação da Alfândega, na Capitania do Rio Grande de São Pedro, o vice-rei, segundo Ezequiel, “colocava por fim que, caso sua posição contrária à criação não fosse levada em consideração, a Alfândega deveria fixar-se em Porto Alegre, por que ali atracava a maior parte das embarcações que passavam pela barra do Rio Grande e era onde o comércio girava com maior força” (EZEQUIEL, 2007, p.33). Sintomático do predomínio comercial e político de Porto Alegre sobre as demais povoações, em especial sobre a vila de Rio Grande, é o fato de que a Alfândega desta povoação, inaugurada também em 1804, ter ficado por vinte anos subalterna a órgão da capital²²³. O órgão administrativo da capital teria sido instalado em casa alugada, pertencente ao

²²² Em gráfico apresentado por Singer, a exportação de trigo pelo porto de Porto Alegre, em 1776, foi de 35.035 alqueires, alcançando o máximo de 257.782 alqueires em 1813, entre 1816 e 1817 sofre uma forte queda de 226.981 alqueires para 109.446 alqueires (SINGER, 1977, p.152).

²²³ Segundo Ezequiel a Alfândega da Vila de Rio Grande foi instalada em 1º de outubro de 1804 com consulado, sujeito ao Juiz da Alfândega de Porto Alegre (EZEQUIEL, 2007, p.41).

comerciante Domingos Gonçalves de Amorim, localizada de frente para o Largo da Quitanda (ZAMIN, 2001, p.1).

A atividade comercial da cidade poderia ter sido maior, se não existissem as dificuldades de navegação encontradas no trajeto entre Rio Grande e a Capital. Em descrição datada de 1804, Domingos Marques Fernandes informa sobre as dificuldades por que passavam as embarcações que se dirigiam a Porto Alegre vindas do sul, em específico, ao passarem pelo estreito de Itapuã e entrarem no “rio de Porto Alegre”. Segundo ele:

A entrada deste rio tem duas léguas de largura; mas não pode navegar-se senão por um estreito cano cingido à terra, pelo lado do Norte, onde se acha um alto monte, chamado Itapuã [...]. [...] que das embarcações se lhes toca com qualquer vara. Dali para cima vai a dita largura diminuindo, até o dito lago, continuando em baixo e em canais perigosos a quem não é bem prático no estudo e no conhecimento deles (FERNANDES, apud FILHO; FRANCO, 2004, p.25).

Porém as dificuldades de navegação enfrentadas pelas embarcações no trajeto entre Rio Grande e Porto Alegre iniciavam já na entrada da barra da Lagoa dos Patos, barra cujo canal de acesso “era balizada por traiçoeiros bancos de areia submersos” (TORRES, 2010, p.25), os quais ocasionavam não raramente o naufrágio de embarcações que tentavam adentrar a barra em condições adversas. O sucesso na transposição da barra e na viagem entre Rio Grande e Porto Alegre exigia não só perícia, mas conhecimento dos obstáculos representados pelos bancos de areia da Lagoa dos Patos e do canal de navegação no “rio de Porto Alegre”, conhecimento citado por Domingos Marques Fernandes. Esta limitação para a navegação muitas vezes exigia que as maiores embarcações tivessem que fazer o transbordo de suas mercadorias para embarcações menores, ou que fosse contratado o serviço de um prático²²⁴ para conduzir a embarcação em segurança até Porto Alegre. As dificuldades existentes para os navegadores, agravadas pela inexistência, a época, de balizas de sinalização na Lagoa dos Patos e no Lago Guaíba, possivelmente tenham limitado o desenvolvimento comercial da capital. Contudo, o trânsito de embarcações no porto da povoação foi movimentado, pelo que se pode concluir do relato de Fernandes, segundo ele, “entram e saem inumeráveis embarcações com semelhante continuação e notável freqüência e concurso” (FERNANDES, apud FILHO; FRANCO, 2004, p.25). Quanto ao ancoradouro da povoação, entendido aqui como o “lago de Porto Alegre”, a norte da povoação, faz a seguinte descrição:

Nele todas as comodidades que se podem desejar em um porto; muita altura d'águas, fundo fácil à penetração das âncoras, *pouca distância para descarregar,*

²²⁴ Piloto que conhece bem certas paragens marítimas (FERREIRA, 1969).

águas abrigadas, quietas, claras e permanentes, por estarem baixas e encobertas aos ventos, receber águas frescas, continuas e perenes [...] (FERNANDES, apud FILHO; FRANCO, 2004, p.25).

As qualidades de um bom porto enumeradas por Fernandes, mais especificamente a referente à “pouca distância para descarregar”, parece que não foram suficientes para as necessidades do comércio do povoado, que estava em franco crescimento, crescimento que se intensificaria a partir de 1808, com a Abertura dos Portos. O desembarque feito através do transbordo de pessoas e mercadorias para embarcações menores, as quais varavam diretamente na praia, possivelmente tornava pouco eficientes as atividades portuárias, trazendo ainda os perigos de extravio das mercadorias no momento do embarque ou desembarque na praia. No ano de 1806, como solução a estes problemas, foi inaugurado um trapiche defronte ao Largo da Quitanda. O trabalho de estiva das mercadorias comercializadas na cidade e exportadas para outras capitanias, realizado por escravos²²⁵, teria maior velocidade. Manoel Antônio de Magalhães descreveu em seu Almanaque da Vila de Porto Alegre, no ano de 1808, o porto da cidade e com detalhes “a ponte d’alfândega”, construída há apenas dois anos.

[...] um porto no rio que tem meia légua de largura, a onde podem ancorar até duzentas embarcações de cem a duzentas toneladas, com uma belíssima ponte d’alfândega, [...] defronte da mesma casa d’alfândega, onde uma boa praça convida a beleza e construção da obra.

[...] com vinte e quatro pilares de cantaria pelo rio dentro, onde podem descarregar hiates e sumacas, com uma carreira de trezentos e vinte e cinco palmos de comprido e trinta de largo [...] e de madeiras grossas atravessadas de barotes, que unidos formam o mais valente assoalho, fortificado com pernas francesas dirigidas dos corpos dos pilares aos vão das madeiras. O termo desta carreira se liga com uma casa quadrada de sessenta palmos de cada lado, que serve de lingagem a dois guindastes, com duas escadas laduais, que igualmente dão serventia aos desembarques das lanchas e mais embarcações pequenas. Esta casa fecha de pião, e é sustida sobre treze pilares, mas da mesma cantaria, fortificada com o mesmo madeiramento [...]: oferece a mesma casa uma agradável vista com assentos à roda, onde o comércio se ajunta (MAGALHÃES, apud ESCOSTEGUY, 1993, p.50-51).

²²⁵ Os escravos eram alugados para o serviço de descarga e transporte dos fardos e pipas, porém eram convocados somente nas ocasiões em que se precisavam fazer as descargas das embarcações (EZEQUIEL, 2007, p.47). Como notou Ezequiel, os escravos não constavam apenas na pauta dos produtos comercializados, mas também como os próprios trabalhadores responsáveis pelo desembarque destes produtos.



Figura 32 - Cais da Praça da Alfândega em 1900. O trapiche foi construído no início do século XIX, sofrendo algumas alterações e reformas ao longo do século. A Casa do Trapiche pouco mudou ao longo do século²²⁶.

Uma das laterais do trapiche da Alfândega foi identificada nos trabalhos de acompanhamento arqueológico desenvolvidos entre os anos de 2009 e 2010, na Praça da Alfândega. (prancha 07). Contudo, possivelmente, os vestígios da estrutura não são os originais de 1806, em vista de o trapiche ter sofrido reformas e modificações ao longo do século XIX. A estrutura encontrada a pequena profundidade (prancha 19 – fig. 01, 02 e 03), contudo apresenta, na face interna, saliência para acomodação das vigas de madeira para sustentação de assoalho, indicando que pouco se diferenciava da estrutura descrita por Manoel Antônio de Magalhães em 1808.

A extensa ponte d'alfândega, descrita por Magalhães, passa a permitir o atracamento direto das embarcações maiores, junto ao canal de navegação, diminuindo a necessidade de transbordo para embarcações menores, canoas e escaleres, que anteriormente desembarcavam as mercadorias na praia. O equipamento da casa, na ponta do trapiche, com dois guindastes possibilita o desembarque das mercadorias de maior peso com maior facilidade e agilidade pelos trabalhadores do porto. Contudo, o transporte das mercadorias entre o trapiche e a alfândega, e desta às casas comerciais, continuava sendo feito por escravos, como constatava o viajante Arséne Isabelle na década de 1830.

Os fardos, por pesados que sejam, são transportados por negros ao pátio da alfândega, para serem examinados; dali outros *negros* (porque a raça africana tem no Brasil a função dos cavalos e das mulas) os transportam para seu destino (ISABELLE, apud FILHO; FRANCO, 2004, p.71)..

A construção do trapiche antecedeu em dois anos a Abertura dos Portos ocorrida em 1808. De certa forma, uma antevisão do aumento do fluxo de embarcações proporcionada

²²⁶ Porto_Alegre, antigo cais da Praça da Alfândega e escadaria para Lago Guaíba em 1900. Museu da Comunicação Hipólito José da Costa. (MCHJC).

pelo fim do regime de exclusivo comercial. A obrigação das exportações da colônia passar pela metrópole para depois serem encaminhadas as outras nações não mais existia, o comércio agora poderia ser feito diretamente sem a intermediação da metrópole. Segundo Torres “fornecendo as condições políticas para a inserção das cidades portuárias brasileiras nas redes do comércio mundial” (TORRES, 2010, p.11). Contudo a decisão do príncipe regente, Dom João VI, na abertura dos portos “as nações amigas”, na prática, beneficiava apenas a Inglaterra; pois, em razão do Bloqueio Continental, era o único país capaz de realizar este comércio, com a exceção da jovem nação dos Estados Unidos da América do Norte, que passa a representar o único concorrente neste contexto para os ingleses. O Tratado de 1810 confirma os privilégios ingleses no comércio com as ex-colônias portuguesas. Segundo Almeida:

O primeiro e mais emblemático símbolo dos “tratados desiguais” do século XIX foi o acordo de comércio e navegação celebrado entre Portugal e Inglaterra em fevereiro de 1810. Por este acordo de comércio, concedia-se aos ingleses a redução da taxa de entrada a 15% *ad valorem*, aplicável a ‘todos os gêneros, mercadorias e artigos, quaisquer que sejam, da produção, manufatura, indústria ou invenção dos domínios e vassallos de Sua Majestade Britânica [...] [...] ficando as mercadorias provenientes da Inglaterra mais favorecidas que as próprias portuguesas, que pagariam 16% (ALMEIDA, 2007, 268).

Dessa forma, o Brasil herdava de Portugal o vínculo econômico com a Inglaterra, iniciado, principalmente, depois da assinatura do Tratado de Methuen em 1703.

A partir da Abertura dos Portos, produtos manufaturados europeus, e em maior quantidade ingleses devido aos tratados de comércio firmados entre Brasil e Inglaterra, entram no mercado da ex-colônia, desbancando os produtos da ex-metrópole. As faianças portuguesas são superadas pela faiança fina inglesa. Nos sítios, as faianças se extinguem do registro arqueológico de forma bastante abrupta, indicando o impacto da concorrência dos produtos europeus. As cerâmicas simples torneadas diminuem de forma gradual, porém não se extinguindo como ocorreu com a faiança portuguesa, possivelmente por ser ainda utilizada em recipientes de cozinha e em recipientes de servir, utilizados por escravos e pessoas mais pobres que não tinham condições de adquirir utensílios de faiança fina. A cerâmica não torneada, possivelmente produzida localmente e mesmo de forma doméstica, a maneira da faiança desaparece do registro arqueológico (pranchas 13 e 41c). Cerâmica produzida com técnica indígena e africana que, ao desaparecer, leva consigo parte dos conhecimentos e significados envolvidos na sua produção e uso.

Neste contexto, Rio Grande começa a retomar sua predominância econômica na capitânia; predominância perdida para Porto Alegre desde o período em que Rio Grande ficou

sob o domínio espanhol (1763-1777). Situação agravada com a prosperidade econômica da capital em razão da crescente produção de trigo. Segundo Singer:

Enquanto o mais importante produto comercial do Rio Grande era o trigo, Porto Alegre detinha um quase monopólio, como escoadouro das exportações da área agrícola mais importante da província e também como concentrador dos artigos importados, que a partir da Capital, se distribuía pelo interior (SINGER, 1977, p.152).

A exportação do trigo pelo Porto da Capital atinge seu auge no ano de 1816, tendo no ano seguinte uma queda abrupta²²⁷. A crise da produção tritícola se deveu, segundo Singer, ao aparecimento de praga que atacara os trigais (ferrugem), as requisições de trigo pelas autoridades militares, e a concorrência estrangeira. Mas, fundamentalmente, “pela alternativa bem mais rendosa oferecida pela criação” (SINGER, 1977, p.151). O início do ciclo do charque²²⁸, favorecido pela desorganização dos saladeiros platinas em razão das guerras de independência (década de 1810), fez com que muitos agricultores açorianos abandonassem a “lavoura para dedicar-se à criação” (SINGER, 1977, p.150). Como reflexo a distribuição demográfica na capitania se modifica, segundo Macedo, entre 1803 e 1814. Nota-se “acentuada redução da significação demográfica dos centros povoados mais próximos de Porto Alegre, em benefício dos extremos: Rio Grande e Rio Pardo” (MACEDO, 1968, 71)²²⁹. Porto Alegre por localizar-se no vértice, onde se encontram as duas linhas fluviais de ligação entre Rio Grande e Rio Pardo, foi denominada, felizmente, por Macedo como sendo a “esquina da província” (MACEDO, 1968, p.71). Nesta época, portanto, devido ao início do ciclo do charque, o “centro de gravidade da vida econômica se desloca para o sul da província [...]” (SINGER, 1977, p.152). E Porto Alegre frente a este rearranjo econômico, nas palavras de Singer, passa “de entreposto de trigo” para “entreposto de charque e outros produtos animais” (SINGER, 1977, p.152).

Em 1810, o negociante inglês John Luccock testemunha a importância comercial de Rio Grande.

É aqui que todos os navios tem que entregar seus papeis, sendo que a maior parte deles raramente segue adiante. É aqui também que os principais negociantes residem ou tem seus agentes estabelecidos; de tal maneira que ele a pode ser considerada como o maior mercado do Brasil Meridional.

²²⁷ Ver gráfico apresentado por Singer (1977, p.152).

²²⁸ A primeira charqueada da Capitania foi criada em 1779, em Pelotas (SINGER, 1977, p.149). Em Porto Alegre, no ano de 1794, às margens do Jacuí, foi criada a primeira charqueada da povoação. Seguida de outras duas no Morro do Cristal e na Ponta do Dionísio (MACEDO, 1968, p.63).

²²⁹ O crescimento de Rio Pardo parece que se deve, fundamentalmente, por ser o ponto a partir do qual se passou a colonizar os territórios missioneiros conquistados da Espanha em 1801.

A produção do interior é trazida por iates de vinte e setenta toneladas de frete. Alguns poucos carregam em Porto Alegre, a maior parte em São Pedro, onde todos são obrigados a tirar suas licenças (LUCCOCK, apud FRANCO, 1983, p.16).

Considerado pelo inglês “o maior mercado do Brasil Meridional”, para Rio Grande vão todos os produtos de exportação da província, transportados por *iates*²³⁰ e lá transferidos para navios que os enviam para o Rio de Janeiro. Porto Alegre, como se pode inferir pelo relato de Luccock, tem participação menor neste comércio. As dificuldades de navegação podem ter contribuído, também, pela tímida participação da capital neste comércio. Como afirma Franco:

Verdade seja dita que todo esse comércio era feito à custa de severas dificuldades. Além de ser a travessia da barra do Rio Grande uma tarefa arriscadíssima, [...] toda a navegação da lagoa dos Patos era difícil, pois ainda não se haviam edificado faróis nem fixado balizas para orientação dos navegantes. A não ser algumas estacas colocadas por patrões de barcos entre Porto Alegre e Itapuã, para demarcar o canal de navegação, toda a rota restante era feita sem o socorro de qualquer sinalização, sendo embora a Lagoa cheia de bancos de areia suscetíveis de provocar encalhes fatais (FRANCO, 1983, p.23).

Providências foram tomadas para melhorar a condições de navegação. Ainda no governo de Paulo José da Silva Gama (1803-1809), foi intensificada a navegação interior e melhorada “as condições de navegabilidade da Barra de Rio Grande franqueando a navios de maior calado” (EZEQUIEL, 2007, p.36). No ano 1816, o Cel. José Pedro César foi designado para:

[...] ‘levantar um mapa exato de todo o canal que serve a navegação de Porto Alegre até a Barra do Rio Grande de São Pedro, balizando convenientemente o mesmo canal e destruindo os embaraços e riscos que se encontram naqueles chamados das pedras, do leitão e do Estreito’²³¹

Apesar de todas as dificuldades para a navegação, o comércio de Porto Alegre prosperava por ser entreposto comercial de toda a região central e norte da província. A povoação foi elevada a vila em 1809²³², porém a solenidade foi feita somente em 1810 com a

²³⁰ Segundo o Dicionário de Navegação a Vela, são embarcações mercantes desenvolvidas na Holanda (onde era chamado *jagd*) a partir de 1580. Era armada com “dois mastros [...] que envergavam velas latinas quadrangulares [...]” (HOLZHACKER; SACCHETTA, 1975). É mais provável que fossem os precursores dos lanchões, mais conhecidos como Iates Lourencianos (referência à cidade de São Lourenço, onde se encontravam os estaleiros onde eram construídos e armados). Estas eram “embarcações rústicas, movidas a vela, construídas em madeira, com dois mastros e com porte de cerca de 50 t, 22m de comprimento, 5,5m de boca e 1,4m de pontal”. (CAMPÊLO, DUHÁ, 2009. p. 75).

²³¹ Trecho de carta do Conde da Barca ao Sr. José Pedro Cesar, transcrita por Macedo (MACEDO, 1968, p.73).

²³² Com Porto Alegre, as vilas de Rio Grande, Rio Pardo e Santo Antônio da Patrulha, formaram os primeiros quatro municípios da província.

instalação do pelourinho²³³ na praça em frente à Igreja das Dores²³⁴. O povoado por esta época já contava por volta de 6.000 habitantes (NEVES, 2005), e começava a crescer além dos limites impostos pelas fortificações erigidas à época de Marcelino. No litoral leste a partir do Porto dos Ferreiros, surgia um novo bairro denominado Paraíso²³⁵, e uma nova via aberta, batizada de Caminho Novo.

O Caminho Novo dava acesso a chácaras e à estrada que se dirigia à Aldeia dos Anjos. Segundo Spalding, a via teria sido iniciada ainda no governo de Paulo da Silva Gama (SPALDING, 1967, p.68). Contudo foi no governo de D. Diogo de Souza que a via teve sua maior extensão aberta. D. Diogo de Souza também concedeu às margens do lago, ao longo do novo caminho, lotes de terra com o objetivo de “promover a agricultura” e “animar os habitantes da mesma Capitania a tentarem semelhantes especulações”²³⁶. Maior valorização da região decorreu do fato de ali ter erigido a residência oficial dos governadores (MACEDO, 1968, p.77), que ficou mais conhecida como Solar D. Diogo de Souza. A Costa do Rio, como era conhecida a região, antes da abertura do Caminho Novo em 1812, não passava, segundo o cronista Coruja, de “uma azinhaga de má passagem” (CORUJA, 1983, p.28). A época da concessão dos lotes “grandes porções de terrenos aí se vendiam por poucas doblas; hoje vendem-se os palmos a peso de ouro [...]” (CORUJA, 1983, p.28). Segundo Coruja, para aquela região iriam apenas “lavadeiras, aguadeiros e alguns que, mais ousados, queriam embrear-se pelo mato” (CORUJA, 1983, p.103), indicando que se tratava de uma região pouco urbanizada à época. Os relatos do viajante francês Nicolau Dreys, que viveu na província por dez anos, testemunham as modificações por que passou a região, segundo ele:

É certamente um dos mais excelentes passeios que se pode ver. O lado oposto ao rio esta bordado de ricas chácaras, de jardins aparatosos, abundantes de flores, e de frutos, cujos aromas misturados na atmosfera suavizam o olfato, e despertam o apetite; as uvas, os pêssegos, os figos, as peras, os marmelos, juntos com a laranja, a lima, a banana, crescem na mesma latada, recebem enlaçados os benefícios da mesma terra [...] (DREYS, apud FILHO; FRANCO, 2004, p.36).

²³³ Símbolo da ordem pública, das instituições e da condição jurídica da povoação autônoma (MARX, 1980, p. 55). Símbolo da ordem pública, pois era o local onde se aplicava os castigos nos criminosos e nos escravos fugitivos. Spalding refere-se à instalação de um tronco no ano de 1794, porém não precisa o local onde teria sido colocado (SPALDING, 1967, p.65). O cronista Antônio Álvares Pereira Coruja em passagem de sua Antigas enumerando os prédios históricos que existiram na citada via, faz referencia a um esteio denominado salso, onde os escravos seriam castigados (CORUJA, 1983, p. 98). O mesmo estaria, pelo que se pode supor do trecho em que o cronista o cita, no interior do Arsenal de Guerra. Seria este esteio o tronco a que Walter Spalding se refere?

²³⁴ A igreja foi iniciada em 1807 e terminada somente no início do século XX (FRANCO, 1998, p.137-138).

²³⁵ Segundo o cronista Coruja “havia uma pequena casa habitada por umas moças cantadeiras, e que dizem que cantavam bem, aonde aos domingos iam os moços passear, denominando-a-casa do Paraíso; e já se convidavam dizendo – “Vamos hoje ao Paraíso?” E assim se ficou chamando a rua do Paraíso” (CORUJA, 1983, P.21-22).

²³⁶ Transcrição de documento feita por Macedo (MACEDO, 1968, P.77).

A região, no início do Caminho Novo, no Paraíso, era conhecida como Porto do Pelado, ficaria ao lado do estaleiro do mestre Joaquim, segundo Coruja (CORUJA, 1983, p.30). Em uma curta passagem em que apresenta as alcunhas dos comerciantes do povoado, Coruja refere-se ao “alto e bojudo Tragazana com seu jaquetão e calça larga de ganga azul a vigiar o seu negócio de madeiras” (CORUJA, 1983, p.83), comércio que fazia em frente ao citado Porto do Pelado. Talvez, Tragazana tenha sido um dos primeiros comerciantes de madeiras no Caminho Novo, atividade que predominaria naquele local ao longo do século XIX, junto aos estaleiros a quem forneceria a matéria prima.

No acompanhamento arqueológico ocorrido na Praça Rui Barbosa (RS-JA-06), entre os anos de 2007 e 2008 (prancha 06), foram encontrados vestígios destas atividades, constituídos por restos de tabuados e pilares de madeira, podendo pertencer a estruturas de estaleiros ou mesmo restos de madeiras que ali eram comercializadas. Há a probabilidade de estes vestígios pertencerem a trapiches; mas, pelo transtorno que tais estruturas causariam às atividades dos estaleiros e madeireiras, é pouco provável que existissem ali tais trapiches. Suspeita confirmada pelo não deferimento pela câmara aos pedidos de construção de tais estruturas no logradouro. Neste mesmo local em 1830, foi feito pedido à Câmara para se construir ali um trapiche, contudo pelo local “achar-se destinado para desembarque de lenhas, e depósitos de madeiras, e outros misteres, como logradouro público”, não foi permitido²³⁷. A leste, entre as atuais Ruas Senhor dos Passos e Barros Cassal, ficaria a Chácara da Brigadeira, cuja face norte, às margens do lago, era conhecida como Porto da Brigadeira (CORUJA, 1983, p.83). Coruja, infelizmente, não especifica se as denominações de Porto do Pelado e de Porto da Brigadeira estariam relacionadas a estruturas de atracamento de embarcações ou se estariam relacionadas ao simples fato de as embarcações ancorarem ao largo da praia ou vararem nela.

O Bairro do Paraíso, que de Paraíso pouco tinha, tinha é muito lixo. Pelo menos é o que se pode concluir das seguidas reclamações de moradores, do dito bairro, pedindo às autoridades que dessem uma solução às imundícies acumuladas no largo em frente à praia e que impedissem que fossem feitas novas deposições no lugar. Em 21 de junho de 1830, a Câmara determina que se aterre o lixo acumulado na praça²³⁸. Na mesma sessão da Câmara, recebem solicitação dos moradores do bairro, pedindo a construção de ponte para despejo do lixo dentro do rio. Solicitação reiterada por 14 moradores do Paraíso e Porto dos Ferreiros, em que pedem a proibição dos despejos de lixo nas praças e que “mande fabricar sobre o rio, em cada uma das ditas praça pontes de estacadas com cloacas aos lados, para de cima delas fazer-

²³⁷ Ata da Câmara de 22 de junho de 1830. (AHPA).

²³⁸ Ata da Câmara de 21 de junho de 1830. (AHPA).

se o despejo sobre o rio”²³⁹. No mês seguinte, os próprios moradores assumem os custos da construção das pontes, contando com a ajuda dos soldados aquartelados nas imediações do Paraíso para ajudarem na construção e conservação da limpeza do lugar²⁴⁰.

A construção das chamadas pontes de despejo, pontes de estacadas, possivelmente eram estruturas, como o nome indica, formadas por estacas de madeira justapostas que sustentavam plataforma que dava acesso às águas do lago onde era depositado o lixo e dejetos. Com a construção destas pontes inicia-se uma especialização de locais próprios aonde era permitido o descarte de lixo doméstico e dejetos pela população. A prática de se depositar os descartes em um mesmo local gerou os bolsões de lixo, denominados de lixeiras coletivas, identificados nas pesquisas arqueológicas junto à antiga orla da cidade.

No acompanhamento arqueológico desenvolvido no Mercado Público Central (RS-JA-05), foi identificada uma destas lixeiras coletivas. O período de maior acúmulo dos vestígios arqueológicos encontrado por Santos (SANTOS, 2005, p.49) ficou entre os anos de 1830 e 1870. A data inicial coincide com a edificação da ponte de despejo, mostrando que, após sua criação, os despejos se intensificaram e se concentraram no litoral, em parte do Largo do Paraíso. Outro dado importante é a distribuição dos vestígios no sítio arqueológico, As maiores concentrações de material arqueológico foram encontradas na metade leste do mesmo, indicando, hipoteticamente, que a citada ponte de despejo poderia ter estado localizada naquele local.

Todavia, o problema das deposições de lixo no Largo do Paraíso não foi solucionado, continuando as reclamações por parte dos moradores do bairro. Após a construção do novo prédio para a Alfândega no Largo da Quitanda, muitos dos quitandeiros que lá comercializavam seus produtos foram deslocados para o Largo do Paraíso, porém não todos. Em requerimento de 1833, os moradores do Largo do Paraíso e Porto dos Ferreiros pedem a remoção do mercado de hortaliças e peixes para lá, segundo eles, “por se acharem para isso destinados”²⁴¹. Os moradores seguem justificando a transferência expondo, possivelmente, o principal motivo de a desejarem “[...] de que com a concorrência dos vendedores e compradores possam conservar-se limpas, proibindo-se que nelas faça qualquer sorte de despejos imundos”²⁴².

Na outra extremidade da península, extremidade oeste, a localização dos órgãos bélicos (arsenais do exército, da marinha, armazéns reais, quartéis...), davam à área característica

²³⁹ Ata da Câmara de 22 de junho de 1830. (AHPA).

²⁴⁰ Ata da Câmara de 06 de julho de 1830. (AHPA)

²⁴¹ Ata da Câmara de 08 de maio de 1833. (AHPA).

²⁴² Ibidem.

militar, que persistiria até a atualidade. A área referida tinha como limite leste a praça do pelourinho. Saint-Hilaire cita a existência de ao menos dois prédios.

Na extremidade da Rua da Praia existem dois prédios, vizinhos, servindo de armazém para a marinha, de depósito de armas, e onde se instalou, para as necessidades das tropas, oficina de armeiro, seleiro e carreiro (SAINT-HILAIRE, apud FILHO; FRANCO, 2004, p.43).

Dentre os estabelecimentos militares destacava-se a existência de um quartel específico para o regimento, formado por índios guaranis²⁴³, recrutados das Missões. O quartel localizava-se na esquina das atuais ruas Riachuelo e Vasco Alves. Segundo Coruja, ali, por muitos anos, ficaram aquartelados os índios missioneiros (CORUJA, 1983, p.20). O Quartel dos Guaranis acabou dando nome para a própria via onde se localizava (atual Rua Vasco Alves), a qual ficou conhecida como Beco dos Guaranis. Segundo o cronista Coruja, “[...] em dia de Santa Bárbara, sua padroeira, divertiam a população com danças de cavalinhos de madeira pintada e revestidos a caráter com colchas e saíotes, no terreno fronteiro que estava devoluto” (CORUJA, 1983, p.109)²⁴⁴.

Sob as estruturas das residências evidenciadas no acompanhamento arqueológico na Praça Brigadeiro Sampaio (prancha 29 e 34), foram identificados, em camadas com datação para o período de maior acúmulo entre os anos de 1765 e 1845 (pranchas 39 e 40), fragmentos de cerâmica com decoração guarani (prancha 41c), associados a material histórico, em especial a fragmentos de cerâmica possivelmente produzida por escravos e ex-escravos. Tais cerâmicas poderiam ter relação com os integrantes do chamado Quartel dos Guaranis. Os indígenas missioneiros trazidos para a cidade poderiam ter vindo com familiares que teriam se estabelecido nas casas simples da Ponta das Pedras, onde teriam produzido utensílios necessários ao cotidiano doméstico. A existência desses artefatos indica a coexistência de indígenas ou descendentes de indígenas e de africanos ou afro-descendentes escravos ou alforriados, principalmente na primeira metade do século XIX. O conhecimento da existência desses vestígios pode contribuir para desvelar, com futuras pesquisas, o cotidiano desses grupos muitas vezes esquecidos pela historiografia.

²⁴³ Em nota do livro de Coruja, Sergio da Costa Franco informa que teria existido “pelo menos dois regimentos de milícias guaranis, o 24º e o 25º, um e outro destruídos em Rincón de las Gallinas pelo exército uruguaio de Frutuoso Rivera (em 24/9/1825)”, em decorrência da Guerra Cisplatina (CORUJA, 1983, p. 47).

²⁴⁴ Interessante notar que a devoção a Santa Bárbara em Portugal e no Brasil tornou-se muito popular, sendo ela invocada como protetora por ocasião de tempestades, raios e trovões. http://pt.wikipedia.org/wiki/B%C3%A1rbara_de_Nicom%C3%A9dia. Fenômenos naturais associados pelos guaranis a uma manifestação divina, a qual denominavam Tupã. Ou seja, parece que a Santa escolhida para devoção dos mesmos não foi escolhida de forma arbitrária, mas de maneira que fosse ao encontro de suas crenças.

Também, ocupavam boa parte do litoral daquela região as atividades de construção naval²⁴⁵. O litoral, na direção oeste, a partir do largo do pelourinho, em frente à Igreja das Dores, estava ocupado a época por muitos estaleiros. Já em 1809, em documento transcrito por Luiz Escosteguy, se faz referência a essas atividades. Neste documento, a Câmara solicita trecho da praia em frente à Igreja das Dores para que fosse “conservado logradouro público com utilização pelo estaleiro que ali estava instalado[...]” (ESCOSTEGUY, 1993, p.49). Na última passagem por Porto Alegre, em 1821, Saint-Hilaire presenciou o início da construção do cais destinado ao arsenal, “um dique de pedra” (SAINT-HILAIRE, apud FILHO; FRANCO, 2004, p.44), localizado no litoral em frente à Igreja das Dores que, segundo ele:

[...] tinha o grande defeito de não ser colocado em esquadro com a igreja; mas não era só – por uma economia absurda estava sendo construído com barro e pedras; as águas já o estragaram muito e, em breve, nada mais haverá (SAINT-HILAIRE, apud FILHO; FRANCO, 2004, P.47).

Na década de 1830, devido à tentativa de venda a particulares destes terrenos, foi feito abaixo-assinado por “vinte cidadãos, requerendo à Câmara que sustasse a arrematação ou venda dos terrenos que lhe foram concedidos pelo ex-governador [...] Paulo José da Silva Gama de deverem conservar-se os mesmos terrenos como logradouro público e estaleiro”²⁴⁶. Indicando que as atividades de construção naval ali ainda persistiam. Atividades que dividiam espaço com as obras da nova cadeia da cidade, iniciadas em 24 de abril do mesmo ano, porém suspensas em 03 de outubro do mesmo ano²⁴⁷. Já em 15 de outubro, foi aprovado pelo Presidente da Província novo local para a construção da cadeia²⁴⁸, o Largo da Forca, mais precisamente no espaço onde posteriormente seria feita a Praça da Harmonia (atual Praça Brigadeiro Sampaio).

O cronista Coruja relata que, “em outro tempo”, o litoral oeste do povoado (referência ao trecho do antigo litoral em que hoje se encontra a Praça Brigadeiro Sampaio), ou “largo ou Praça do Arsenal [...] tinha de um lado o estaleiro de Francisco Batista Araújo (pai do conselheiro Cândido Batista) e mais tarde o estaleiro de Tertuliano, antecessor de Severino [...]” (CORUJA, 1983, p.24). Ao lado de pequenos estaleiros, se destacavam os maiores,

²⁴⁵ Gama, discorrendo sobre as técnicas empregadas no Brasil Colônia, destaca a construção naval como uma das mais importantes. Para a construção dos barcos era necessário um número variado de artesãos, entre carpinteiros, veleiros, cordoeiros, calafates...constituindo, segundo ele, “talvez um tipo de manufatura como era na Europa a fabricação de carros. Tudo ou quase tudo, era feito nas ribeiras. A madeira nativa era desdobrada e bitolada; os panos e as cordas eram tecidos ou cortados nas ribeiras, e até os cravos deveriam ser feitos ali [...]” (GAMA, 1994, p.57).

²⁴⁶ Ata da Câmara de 20 de agosto de 1833 (AHPA).

²⁴⁷ Atas da Câmara de 24 de abril e 03 de outubro de 1833. (AHPA).

²⁴⁸ Ata da Câmara de 15 de outubro de 1833. (AHPA).

possivelmente, construtores de embarcações de maior porte para a Marinha. Para a coordenação da construção destas embarcações era costume a existência de uma pessoa especializada neste ofício, chamada Mestre da Ribeira. Em ata da Câmara de 1826, foi feito requerimento pelo Mestre da Ribeira, de nome Manoel José de Campos, pedindo licença para construir um rancho para guardar as ferramentas de seu ofício “no lugar do Estaleiro”²⁴⁹. A referência ao Mestre da Ribeira e ao Estaleiro, em letra maiúscula, parece que indica que se trata da principal autoridade em construção naval da época e ao principal estaleiro da cidade. Em curto relato sobre Porto Alegre, John Luccock refere-se, também, a “um estaleiro abundantemente suprido com a madeira que cresce nas margens daqueles rios, que a levam a seu destino” (LUCCOCK, apud FILHO; FRANCO, 2004, p.28). Luccock refere-se a um destes grandes estaleiros, possivelmente, ao localizado junto à Marinha, o principal do povoado. Interessante a passagem em que afirma: “rios, que a levam a seu destino”. Em tal passagem, o viajante refere-se ao costume do transporte de madeira por flutuação em que se deixavam os troncos, reunidos em forma de uma balsa, descer o rio ao ritmo de seu fluxo até o destino final²⁵⁰. O Viajante Samuel Kerst, que esteve em Porto Alegre entre os anos de 1826 e 1831, destacou que o “Estaleiro da cidade” ocupava “grande quantidade de trabalhadores” (KERST, apud FILHO; FRANCO, 2004, p.65). Ainda no ano de 1835, às vésperas da Guerra Farroupilha, o local era utilizado para a construção naval, pois no dia 30 de junho daquele ano Luiz Ignácio de Sousa, Mestre da Ribeira a época, requer junto à Câmara licença para construir “uma embarcação de barra fora”²⁵¹. A expressão “barra fora” parece indicar que se tratava de embarcação capaz de navegar além da barra da província, ou seja, no mar. Portanto, de embarcação de porte e complexidade maior das comumente construídas nos estaleiros menores. A Câmara concede a licença preterida pelo Mestre da Ribeira, pois conclui que “[...] nada embaraça a continuação do edifício da nova cadeia, por ser fora da quadra para isso designada [...]”, construção iniciada naquele local, porém suspensa devido ao início do conflito farroupilha. Porém, ainda como condição para recebimento da licença a Câmara julga necessária a assinatura de documento pelo mestre, prometendo que iria demolir a carreira logo que tivesse terminado a embarcação, a fim de que não fosse utilizada para a construção de outra embarcação pelo próprio Luiz Ignácio de Sousa ou outra pessoa qualquer²⁵².

²⁴⁹ Ata da Câmara, de 29 de julho de 1826 (AHPA).

²⁵⁰ Possivelmente esta prática tenha ocasionado inúmeros transtornos à navegação no lago Guaíba, considerando que os maiores estaleiros localizavam-se, até meados do século XIX, na extremidade oeste da península. Ou seja, as madeiras deveriam cruzar ao largo de todo o litoral e do canal de navegação até seu destino. Este pode ter sido um dos motivos da mudança dos estaleiros para o litoral do Caminho Novo em meados do século XIX.

²⁵¹ Ata da Câmara de 30 de junho de 1835. (AHPA).

²⁵² Ata da Câmara de 06 de julho de 1835. (AHPA).

Como já referido, no acompanhamento arqueológico na Praça Júlio Mesquita (RS-JA-68), em camada sob as estruturas de casas (pranchas 44 e 45), foram coletadas ferramentas utilizadas no trabalho com madeira, (lâmina de enxó, lâmina de machado, lima e grossa – prancha 51). Os artefatos foram encontrados na camada de lixo, cuja datação para o período de maior acúmulo ficou entre 1800 e 1850 (prancha 50). O período corresponde ao momento em que no local, à época Praia do Arsenal, funcionaram estaleiros. Estes, é verdade, concentravam-se em maior número na face norte do litoral, no Largo do Arsenal; contudo pequenos estaleiros estavam distribuídos em diferentes locais da orla, podendo as ferramentas encontradas estar relacionadas a estas atividades (ver figura 31).

Naquela área, possivelmente existiam também atividades relacionadas ao transporte fluvial de passageiros e mercadorias; pois, segundo Coruja, morava naquele bairro, “[...] proprietário de canoas de tolda (as canoas históricas da carreira de Rio Pardo)” (CORUJA, 1983). Tais canoas “alcançavam Santo Amaro, Triunfo, Rio Pardo e Taquari” (FRANCO, 1983, p.20), transportando pessoas e mercadorias a montante e jusante do Rio Jacuí. Pode-se concluir do relato de Coruja, que o proprietário de tais canoas, chamado José Pereira da Silva, possivelmente tinha uma frota delas, pois Coruja se refere a barqueiros que estavam a serviço de José Pereira da Silva. Saint-Hilaire, quando esteve no Rio Grande entre os anos de 1820 e 1821, navegou, em viagem pelo Rio Jacuí, onde cruzou por muitas destas embarcações, descrevendo-as em detalhes.

Cruzamos com vários barcos, muito bonitos, em demanda de Rio Pardo. Tais são as embarcações de que se servem aqueles que têm pressa em ir de Porto Alegre a essa cidade. São feitas de tabuas, porém, são estreitas e alongadas como as pirogas; ordinariamente levam pintura de cor verde e são cobertas por um baldaquino igualmente pintado de verde. Chamam-se *canoas ligeiras* para distingui-las dos barcos de transporte, aos quais chamam *canoas grandes* (SAINT-HILAIRE, apud FILHO; FRANCO, 2004, p.45).

Em planta da cidade de Porto Alegre, confeccionada por Tito Lívio Zambecari em 1833, pode-se visualizar a imagem de uma embarcação muito semelhante à descrita por Saint-Hilaire (figura 33); possuindo a embarcação algumas características citadas por Saint-Hilaire, como a pintura em cor verde e a existência de um baldaquino na mesma cor. Na legenda da planta de Zambecari, aparece designada como sendo uma “canoa de 65 pés de um só tronco, largura 7 pés”. Ao contrário da informação apresentada por Saint-Hilaire, aqui se trata de uma canoa confeccionada em apenas um tronco. porém, estreita e alongada como citado por Saint-Hilaire, com entorno de 20m de comprimento por 2m de largura, dimensões impressionantes

para uma canoa de apenas um pau²⁵³. A imagem permite identificar outras características não citadas por Saint-Hilaire. Na parte dianteira da embarcação, pode-se ver uma figura de proa, ou carranca, possivelmente para identificar a mesma ou espantar os maus espíritos que poderiam trazer dificuldades para a navegação. A existência de mastro e vela redonda indica que a embarcações podia ser movida pela força do vento ao singrar as águas do lago Guaíba. Na parte superior do costado, formando uma espécie de balaustrada, encaixes simétricos, possivelmente para a colocação de seis pares de remos, necessários para a navegação a montante dos rios da bacia do Jacuí. Outros viajantes deixaram relatos destas embarcações, como Arséne Isabelle, que se deparou com uma porção delas, descrevendo-as como sendo “elegantes gôndolas, enfeitadas de cores vivas e sulcando os cinco confluente [...]” (ISABELLE, apud FILHO; FRANCO, 2004, p.68).

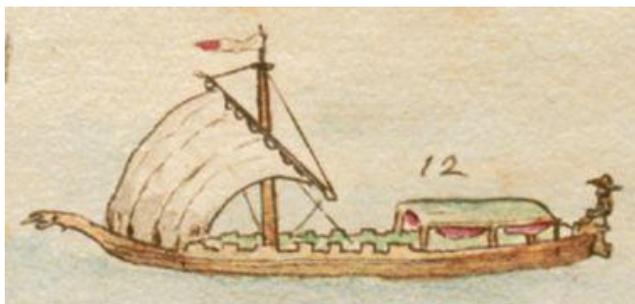


Figura 33 - Canoa de um só tronco com vela e toldo, desenhada por Zambeccari²⁵⁴.

A concentração de quartéis e atividades navais naquela extremidade da península reunia um número elevado de militares e marinheiros, que, nos dias de dispensa do trabalho, possivelmente procuravam distrações para ocuparem o tempo. Talvez isso explique a existência do chamado Beco dos Marinheiros²⁵⁵, localizado à esquerda da desembocadura da Rua Clara (atual Rua João Manoel)²⁵⁶.

[...] este terreno, até certo tempo composto de um marachão ou entulhos, e a que puseram um paredão que servia de cais onde desembarcavam marinheiros

²⁵³ As técnicas de construção destas enormes canoas de um-só-pau devem ser reputadas a uma herança deixada pelos povos indígenas do Brasil.

²⁵⁴ ZAMBECCARI, Tito Lívio. Planta da Cidade de Porto Alegre. In: **Cartografia virtual histórica – urbana de Porto Alegre**: século XIX e início do XX. Porto Alegre: Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Sul/IHGRGS. Dezembro de 2005. 1 CD-ROM.

²⁵⁵ O “acanhado” beco, entre a Rua da Praia e o litoral do lago, após sua extinção, daria origem, no final do século XIX, à “Rua Sete de Setembro”, composta de belos e custosos edifícios” (CORUJA, 1983, p.98).

²⁵⁶ Segundo Coruja “[...] da rua da Praia para baixo no ex-beco dos marinheiros não se podia ir à noite por ser foco de desordens entre os ditos[...].” (CORUJA, 1983, p.112).

frequêntadores das bodegas e freges que aí se foram estabelecendo [...] (CORUJA, 1983, p.112).

No segmento inicial da Rua do Arroio (atual Bento Martins), “da Igreja (das Dores) para a Praça do Pelourinho” a uma quadra a oeste do Beco dos Marinheiros, ficava a Rua dos Pecados Mortais ou dos Sete Pecados. O nome, segundo Coruja, decorria do fato de que ali foram edificadas sete casinhas “[...] que os gaiatos daquele tempo chamaram os Sete Pecados, nome que lhes assentava bem, tanto pelo lado físico dos prédios, como pelo lado moral das moradoras”. Ou seja, um dos prostíbulo do povoado, não por acaso, nas imediações da área portuária do povoado.

Na extremidade da península, pelo que podemos concluir dos relatos de Coruja, se concentrariam habitações populares. Na proximidade dos estaleiros citados pelo autor, existiria uma “carreira de casinhas de capim e de telha com fundos para o rio” (CORUJA, 1983, p.24). Tais casas, ao que tudo indica, estariam localizadas na chamada Ponta das Pedras, extremidade oeste do Largo do Arsenal. Na praia ocidental da cidade, Praia do Arsenal (onde se localiza atualmente a Rua Gen. Salustiano), para o lado do rio, “só havia umas duas ou três casinhas de capim que serviam de moradia à gente pobre” (CORUJA, 1983, p.109).

Destas casas simples pouco foi evidenciado durante os acompanhamentos arqueológicos nas Praças Júlio Mesquita (RS-JA-68) e Brigadeiro Sampaio (RS-JA-10). Na primeira, nada foi encontrado que pudesse ser relacionado a estas residências, apenas foram identificadas estruturas de alvenaria de tijolos pertencentes a casas construídas em meados do século XIX. Na Praça Brigadeiro Sampaio, em sondagem junto à antiga margem, foi identificada estrutura formada por pedras, que poderia estar relacionada às residências (prancha 28 – fig. 10, 11 e 12). Contudo os vestígios mais importantes referentes aos habitantes foram os vestígios móveis, encontrados em diferentes camadas sob as estruturas das casas na Praça Júlio Mesquita e sob o calçamento da Rua Vasco Alves (prancha 29 – fig. 04 e 05 / prancha 35 – fig. 03, 04 e 05). São constituídos, principalmente, por fragmentos de cerâmica guarani e africana, como já comentado. Os estratos em que foram encontrados foram datados (período de maior acúmulo), entre 1765 e 1850 (pranchas 38, 39 e 40).

Aquela região, por ali se localizar a Ponta da Passagem e por estar no extremo da área de maior concentração urbana, possivelmente, era pouco valorizada, explicando a concentração de casas de população mais pobre. As pessoas com mais posses prefeririam se mudar a conviver com o trânsito, quase contínuo, de gado, que provavelmente ocasionava inúmeros transtornos aos moradores da região. Outro fato que pode explicar esta concentração

de casas populares é o de estarem situadas na praia, ou seja, em área de logradouro público²⁵⁷. A região também dava acesso à face sul do promontório pelo litoral. Este lado da cidade, segundo Saint-Hilaire, “possuía varias casas [...] esparsas e desalinhadas, entremeadas de terrenos baldios, pequenas e mal construídas, quase todas habitadas pela população pobre” (SAINT-HILAIRE, apud FILHO; FRANCO, 2004, p.44).

O litoral entre a Praça do Pelourinho e a praia ocidental da cidade, Praia do Arsenal, também é referida por Coruja como Largo da Forca. O cronista não especifica o local exato onde estava localizado o cadafalso. Apenas informa que “aí se mandou levantar quando começou a trabalhar a Junta de Justiça [...]” (CORUJA, 1983, p.24)²⁵⁸. Inexistia estrutura fixa para execução dos condenados a pena capital, a forca era montada sempre quando necessário fosse²⁵⁹. Entre 05 e 29 de dezembro de 1834, as atas da Câmara testemunham discussão, em decorrência da execução de uma pessoa chamada Preto Luiz, em que se trata da inexistência de forca no povoado e de quem seria a competência de erigi-la. Discussão encerrada com a determinação do Presidente da Província para que a Câmara a erguesse. Possivelmente, da mesma forma, inexistia um local específico para erigi-la, podendo ser construída em qualquer ponto da praia. Talvez por isso a denominação genérica de Largo da Forca para todo o litoral oeste da península.

Enquanto o litoral leste do povoado, a costa do rio como era conhecida, abria-se como um novo espaço para o crescimento do povoado, com a criação do Caminho Novo, no qual se estabeleceram chácaras com seus “portos” particulares, a exemplo do citado Porto da Brigadeira; o litoral oeste afirmava-se como um lugar de atividades associadas ao exército e à marinha (com seus arsenais, armazéns e quartéis), da mesma forma que as atividades de construção naval. Além de estarem localizados lá os marcos do poder repressor do estado, representados pelo pelourinho, a forca e a cadeia, ainda em construção, porém suspensa devido à eclosão da guerra farroupilha..

Por sua vez, a área central do litoral, mais especificamente a área compreendida pelo Largo da Quitanda e suas imediações, concentrou as atividades comerciais do povoado, comércio feito, sobretudo, ao longo da Rua da Praia, nas proximidades da Alfândega. Rua da Praia, nas palavras de Saint-Hilaire, que é:

²⁵⁷ O mesmo ocorreu no litoral do Caminho Novo, área, à época, periférica ao centro do povoado, onde foram edificadas inúmeras choupanas.

²⁵⁸ A Junta de Justiça teria sido instalada em 1816. FRANCO, Sérgio da Costa. Op.cit., p.181, 1998.

²⁵⁹ Atas da Câmara de 05 e 29 de dezembro de 1834. (AHPA).

[...] a única comercial é extremamente movimentada. Nela se encontram numerosas pessoas a pé e a cavalo, marinheiros e muitos negros carregando volumes diversos. É dotada de lojas muito bem instaladas, de vendas bem sortidas e de oficinas de diversas profissões (SAINT-HILAIRE, apud FILHO; FRANCO, 2004, p.42).

A alfândega, funcionando em casa alugada do comerciante Domingos Gonçalves de Amorim, ficava em frente ao Largo, no alinhamento do trapiche, principal desembarcadouro da cidade. A concentração de prédios ao longo da Rua da Praia, nas imediações do Largo da Quitanda, explica-se pelas facilidades advindas da proximidade com o trapiche e a alfândega para os “trabalhos de despachos, conduções, e mais tratos do comércio”²⁶⁰.

À época, o comércio de importação e exportação dividia espaço com o comércio local de gêneros alimentícios no Largo da Quitanda. Nas palavras de Nicolau Dreys, a cidade de Porto Alegre seria “abastecida de todos os misteres da vida e mesmo das superfluidades desejadas pelo luxo que segue a riqueza, e que distingue as classes avantajadas da cidade” (DREYS, apud FILHO; FRANCO, 2004, p.37).

O comércio dos gêneros alimentícios deu o nome que por anos ficou conhecido o largo. Os quitandeiros (as), geralmente escravos (as) de ganho ou já forros, faziam este comércio em barracas, quitandas (tabuleiros), ou mesmo ao chão, sentados em um tecido sobre o qual expunham os produtos à venda. Como exemplo, podemos citar o caso do ex-escravo, José Baptista, que em 1829 pede licença à Câmara para continuar a “quitandar em gêneros comestíveis, legumes, costelas(?), e frutas, que compra fora da cidade e vem vender nas praças dela e na praia”²⁶¹. Saint-Hilaire fez o registro desse comércio entre os anos de 1820 e 1821.

É na Rua da Praia, próximo ao cais, que fica o mercado. Nele vendem-se laranjas, amendoim, carne seca, molhos de lenha e de hortaliças, principalmente de couve. Como no Rio de Janeiro os vendedores são negros. Muitos comerciam acorados junto à mercadoria à venda, outros possuem barracas, dispostas desordenadamente no pátio do mercado (SAINT-HILAIRE, apud FILHO; FRANCO, 2004, p.44-45).

Estes gêneros comercializados vinham, ou das chácaras localizadas no entorno do povoado, geralmente, através do transporte em carretas, ou mesmo dos povoados vizinhos, geralmente, trazidos em embarcações (canoas e canoas de tolda), desembarcados na praia em frente ao largo. Segundo Nicolau Dreys:

[...] a cidade recebe das chácaras circunvizinhas todas as qualidades de frutas, de hortaliças, e de verdura que produz a vegetação indígena, ou que brotam das

²⁶⁰ Transcrição de requerimento de João Inácio Teixeira (MACEDO, 1968, p.73).

²⁶¹ Atas da Câmara de 23 de outubro de 1829. (AHPA).

sementes exóticas, que as mãos do sábio cultivador souberam naturalizar num solo estrangeiro. Seus mercados estão por isso sempre abundantemente providos; demais, seus açougues ostentam a carne a mais succulenta, e sua banca pode cobrir-se de peixes de água doce e de água salgada, ambos pescados nas suas mediações [...] (DREYS, apud FILHO; FRANCO, 2004, p.37).

Na pesquisa arqueológica feita em 2006, na Praça da Alfândega (RS-JA-23), na primeira área de escavação (prancha 07), foi possível, a partir de 1,35m de profundidade, identificar os estratos arqueológicos relacionados a esta fase em que o largo foi utilizado como mercado de abastecimento de gêneros alimentícios (prancha 09 – fig. 03 e 04). No perfil estratigráfico, o intervalo entre as unidades estratigráficas 35 e 44 integram esta fase (prancha 10), que se estendeu, possivelmente, do último quartel do século XVIII até a segunda década do século XIX, quando a construção do prédio da Alfândega obrigou a mudança das quitandas. De forma geral, o intervalo das unidades relacionadas ao Largo da Quitanda corresponde ao que foi denominado de terceiro “estrato” de escavação. A datação para o período de maior acúmulo deste estrato ficou entre 1780 e 1850 (prancha 11). O período extrapola em três décadas o período proposto pela análise estratigráfica (ver discussão página 66). Os vestígios mais abundantes neste intervalo, relacionado à Praça da Quitanda, são os restos orgânicos, formados por sementes diversas (prancha 16). Os vestígios arqueofaunísticos também aparecem em grande quantidade (prancha 15). Neste “estrato”, como já citado, fragmentos de cerâmica com decoração característica da produzida por escravos estão presentes. Possivelmente, também, relacionado à cultura africana foi encontrado pingente feito de dente de jacaré e contas de vidro (pranchas 15 e 18). Apesar de mais abundante, o material orgânico está sub-representado por ser mais perecível do que os outros materiais. Seria conveniente um estudo das mostras de sedimento coletadas durante a pesquisa para identificar os pólenes e outros elementos vegetais microscópicos para se ter um estudo mais consistente sobre os produtos vegetais comercializados no Largo da Quitanda.

No ano de 1810, foi intentada a transferência da Alfândega para a Casa dos Armazéns Reais (EZEQUIEL, 2007, p.46), na extremidade oeste do litoral da cidade. Segundo Macedo, uma determinação real, que colocava em ameaça o “zoneamento espontâneo do comércio” (MACEDO, 1968, p.73) do povoado. Vendo que seus negócios saíam prejudicados pela transferência da alfândega, os comerciantes se mobilizaram e se dirigiram ao rei “através de um procurador – o senhor João Inácio Teixeira – pedindo que não fizesse aquela transferência e se obrigando a construírem [...] uma nova Alfândega” (MACEDO, 1968, p.73). A citada construção, todavia, é iniciada somente em 1819. Foi edificada no centro do Largo da Quitanda, tendo sido feito “um pequeno aterro para compensar a declividade da margem e

elevar o terreno ao nível da Rua da Praia” (ZAMIN, 2001, p.2). A construção de um andar, de arquitetura tipicamente colonial, se estendeu até 1824. A edificação ficou separada do trapiche por uma nova via, a Rua Nova da Praia (atual Sete de Setembro), que se originou do aterro, sustentado por paredões (ESCOSTEGUY, 1993, p.82), feitos sobre a antiga margem.

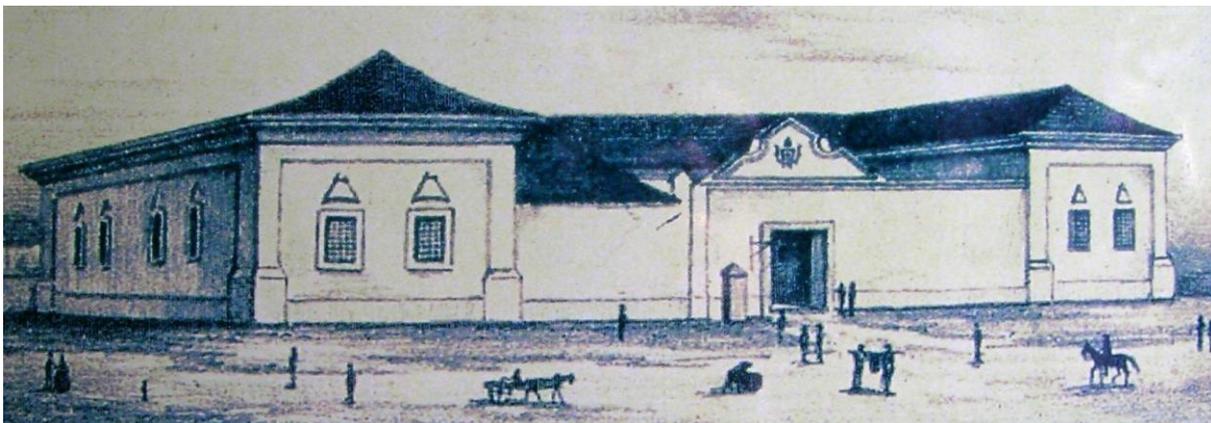


Figura 34 - Detalhe da litografia do prédio da Alfândega de Porto Alegre de Balduin Rohrig, oferecida a D. Pedro II em 1865²⁶².

Com a construção do prédio da Alfândega, foi nivelada boa parte do largo com aterros, colocando fim, parcialmente, às atividades de venda de gêneros alimentícios no mesmo. O aterro foi feito com sedimento arenoso, tendo sido sustentado por muro de arrimo. No perfil estratigráfico da primeira área de escavação da pesquisa de 2006, a unidade 35 (prancha 09 – fig. 03 e 04), de certa forma, lacra as deposições e estratos relacionados à fase do Largo da Quitanda. Tal unidade estratigráfica é seguida por outras, formadas por depósitos de sedimento, nivelados na unidade estratigráfica 28. Após a acomodação dos aterros, foi edificado o prédio da Alfândega (prancha 07), que passou a ocupar o centro do largo. Durante as intervenções arqueológicas de 2006 e 2010, foram evidenciados os vestígios remanescentes das paredes do prédio (prancha 09 – fig. 12 e 13 / prancha 20 – fig. 01, 03, 04, 07 e 08 / prancha 19 – fig. 06 e 08) e da calçada que circundava o mesmo, a apenas 0,50m de profundidade (prancha 23 e 24).

Com o início da construção do novo prédio, começa uma longa disputa judicial entre o comerciante Silvestre de Souza Telles e a Câmara, envolvendo outros comerciantes da cidade. Telles reivindicava como seu o lado leste do Largo da Quitanda. A Câmara, segundo Escosteguy, invocava a tradicional destinação do espaço “a serventia pública, e giro comercial, e por ser este o único lugar mais próprio para embarque e desembarque dos

²⁶² Imagem digitalizada e cedida por Alberto Tavares Duarte de Oliveira.

viveres, como também para quintar couros (...) e por estar junto a Alfândega”²⁶³. Os negociantes contrários às pretensões de Silvestre de Souza Telles, também pressionam o poder público, a fim de evitar que o comerciante conseguisse oficializar a posse do terreno. Em representação enviada à Câmara, eles denunciam a “última tentativa” do comerciante “para conseguir pelo Juízo da Coroa levar a efeito a aquisição” do terreno pretendido, terreno do qual “o público sempre esteve de posse”²⁶⁴. Ao final, os negociantes tiveram êxito em sua reivindicação, o título de posse de Silvestre de Souza Telles, fora cassado (ESCOSTEGUY, 1993, p.80). O mesmo negociante, Silvestre de Souza Telles, construiu, em 1831²⁶⁵, um extenso trapiche em frente a sua propriedade, no lado leste do Largo da Quitanda. O desembarcadouro era um dos maiores da cidade, só não sendo maior que os trapiches da Alfândega e do Arsenal. Este último ficava em frente à Igreja das Dores. Por estar localizado em logradouro público, foi franqueado ao uso da população da cidade²⁶⁶.

A construção do novo prédio da Alfândega também trouxe o problema de para onde transferir a antiga quitanda. Para isso foi feita demarcação da Praça do Paraíso (ESCOSTEGUY, 1993, p.73), para a qual foi parcialmente deslocada. Segundo Franco, ocorreram resistências “e a Câmara terminou permitindo, transitoriamente, que do lado de Oeste a Praça fosse reconhecida como local de mercado [...] tanto quanto as do Paraíso, dos Ferreiros e do Pelourinho” (FRANCO, 1998, p.25). A concentração do comércio local e do comércio de importação e exportação no mesmo espaço, agora ainda reduzido pela construção da nova Alfândega, contribuiu para ocasionar o “empachamento”²⁶⁷ do Largo da Quitanda. Ou seja, para o mesmo local da cidade, iam carretas e embarcações menores com os produtos agrícolas para abastecer a cidade, como também os navios, utilizados no comércio de importação e exportação, o que ocasionava, possivelmente, um engarrafamento de carroças e pessoas em terra e de navios e canoas na água. Sintomático desta situação são os indeferimentos, por parte da Câmara, aos pedidos seguidos de pequenos comerciantes para instalarem novas barracas no largo, a justificativa, quase sempre é a mesma, a de que “não há lugar”. Junto à praia, em específico na desembocadura do Beco do João Inácio, a situação pouco mudava como se pode concluir do ofício da Presidência da Província, remetido à Câmara, em que o “Comandante da Barca e vigia dos ancoradouros desta cidade” pede:

²⁶³ Transcrição de documento de dezessete de abril de 1819, feita por Escostegu (AHRGS). (ESCOSTEGUY, 1993, p.80).

²⁶⁴ Ata da Câmara de 17 de outubro de 1831 (AHPA).

²⁶⁵ Ata da Câmara de 09 de dezembro de 1831. (AHPA).

²⁶⁶ Ata da Câmara de 20 de abril de 1833. (AHPA).

²⁶⁷ Ata da Câmara de 14 de abril de 1830. (AHPA).

Providencias para coibir-se o abuso de conservarem fundeados muitos escaleres juntos a rampa do Beco denominado de João Inácio, os quais privão ao público do mesmo lugar que oferece o melhor embarque e desembarque nesta cidade [...] ²⁶⁸.

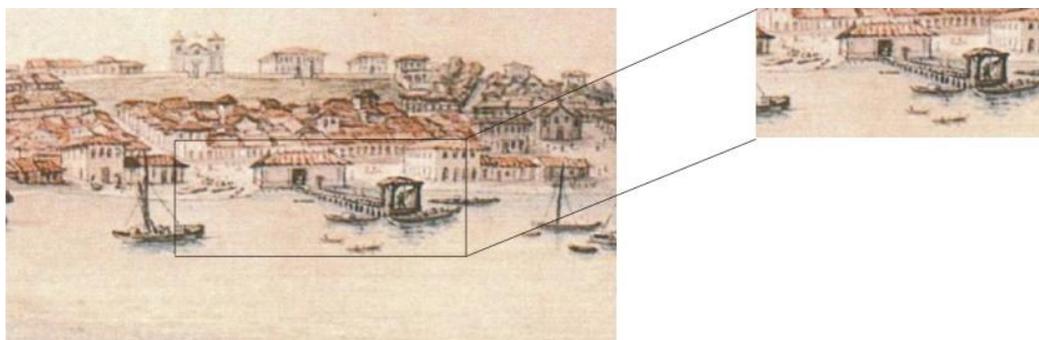


Figura 35 - Parte da pintura de Debret datada de 1827, mostrando o Largo da Alfândega. No detalhe, a ampliação de imagem mostra, à direita, o trapiche e a casa em sua ponta e, ao fundo, o prédio da Alfândega, a esquerda, na desembocadura do Beco do João Inácio, amontoado de canoas que causavam transtornos ao trânsito de pedestres ²⁶⁹.

Porto Alegre, elevada a cidade em 1822 (SPALDING, 1967, p.87), não mais detinha o “título” de centro econômico da Província. O período áureo da produção tritícola havia passado. O porto da cidade não era mais animado com os trabalhos de embarque das sacas de trigo para exportação ²⁷⁰. Contudo os efeitos da Abertura dos Portos fizeram com que se mantivesse ou mesmo ampliasse a movimentação portuária da cidade, porém agora devido ao comércio de importação de produtos manufaturados. Segundo Ezequiel, o “fomento à importação abria uma era de consumo, com baixa nos preços. O comércio até então pouco expressivo ganhou incentivo nos incipientes núcleos urbanos” (EZEQUIEL, 2007, p.84). Comércio ampliado em 1829, com a extensão do benefício de “nação mais favorecida” às demais nações ²⁷¹. Benefício, até então, restrito à Inglaterra. O porto da cidade, neste novo contexto, passou a receber embarcações de diferentes nacionalidades.

Contudo nem todas conseguiam atingir o porto da capital vinda de Rio Grande, segundo Arséne Isabelle:

Os navios europeus, com capacidade que não exceda duzentas toneladas e com calado inferior a dez pés de água, podem chegar até Porto Alegre. [...] A maior parte dos navios que vão a Porto Alegre são americanos do norte, brasileiros, italianos e alguns ingleses (ISABELLE, apud FILHO; FRANCO, 2004, p.73).

²⁶⁸ Ata da Câmara de 17 de junho de 1835. (AHPA).

²⁶⁹ Imagem trabalhada sob a publicada em: MELLO, Bruno Cesar Euphrasio de. **A Cidade de Porto Alegre entre 1820 e 1890**: as transformações físicas da capital a partir das impressões dos viajantes estrangeiros. 2010. Dissertação (Mestrado em planejamento urbano e regional). Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Faculdade de Arquitetura. PPG-PUR.

²⁷⁰ Segundo Macedo, em 1816, último ano de maior produção de trigo, 56,8% da produção foi transportada para o porto de Lisboa (MACEDO, 1968, p.78).

²⁷¹ Medida que restringia em 15% a tarifa sobre os produtos importados (FAUSTO, 2002, p. 155).

A especificação das embarcações que podiam chegar a Porto Alegre testemunha as limitações à navegação existentes na Lagoa dos Patos e no Lago Guaíba. Antônio José Gonçalves Chaves já chamava a atenção para estas dificuldades ao considerar a importância do balizamento da Lagoa dos Patos em 1822 (CHAVES, apud FILHO; FRANCO, 2004, p.50). As dificuldades de navegação, na baía junto à capital, não são menores, nas palavras de Heinrich Belmann, que esteve na cidade, em 1826:

[...] só poder ser navegada por pequenas embarcações, pois tem muito pouca água, estando cheia de bancos de areia, não podendo a cidade realizar um comércio tão prospero como seria possível, pois os navios norte-americanos e holandeses, aos quais cabe o maior volume de mercadorias transportadas nessa província são obrigados a descarregar suas mercadorias no Rio Grande, de onde elas são transportadas em pequenos iates (BELMANN, apud FILHO; FRANCO, 2004, p.54).

Contudo os entraves à navegação parece que não foram suficientes para prejudicar o comércio florescente da capital da província. Segundo o viajante Kerst, que esteve na capital do Rio Grande no mesmo ano de 1826:

Eu pensei, num primeiro momento, nas dificuldades que os navios enfrentam desde Rio Grande até esta cidade, mas, todos esses entraves ignorados, a localidade pratica um significativo comércio marítimo direto com as mais variadas cidades costeiras do Brasil, os Estados do Prata e também com a América do Norte e os Países Baixos (KERST, apud FILHO; FRANCO, 2004, p.64).

As primeiras décadas do século XIX recolocaram o Rio Grande, novamente, no centro das disputas entre os reinos de Portugal e Espanha. Já no início do século, a reconquista das missões iniciou um novo período de conflitos fronteiriços entre as duas coroas, impulsionados pelas guerras napoleônicas na Europa. O processo de independência da Argentina, iniciado devido às consequências do fim da aliança entre Espanha e a França, repercutiu na Banda Oriental, onde guerrilhas passaram a buscar a autonomia da região, trazendo o palco das operações militares para a fronteira meridional do Brasil. Inicia-se, então, uma guerra de intervenção portuguesa, resultando na anexação da Banda Oriental, como Estado Cisplatina em 1821. Com o Brasil já independente politicamente, em 1825, ocorre a sublevação na Banda Oriental contra o domínio brasileiro. O Brasil declara guerra à Argentina, devido ao apoio dado a sublevação com o objetivo de incorporação da Banda Oriental às Províncias Unidas do Rio da Prata. Segundo Pesavento, a guerra pela Banda Oriental “mobilizou novamente o Rio Grande numa intensa campanha militar que durou até 1828”

(PESAVENTO, 1984, p.37), resultando na criação do estado independente do Uruguai. O contexto de guerra, e a conseqüente necessidade de manutenção de tropas, foi uma das causas da crise da cultura tritícola, devido às seguidas requisições governamentais da produção, somadas aos demais fatores já elencados, ocasionou o abandono das lavouras pelos colonos de origem açoriana.

Nesta situação de abandono das lavouras pelos colonos açorianos é que ocorre a vinda de imigrantes alemães em 1824, subsidiados pelo governo imperial. Os imigrantes se estabelecem na antiga Feitoria do Linho Cânhamo, às margens do Rio dos Sinos, importante via fluvial que liga a região à capital da província, dando origem ao povoado de São Leopoldo. Destes imigrantes, muitos eram artesãos, os quais, na espera pelo transporte que os conduziria a São Leopoldo, no Caminho Novo, às margens do lago, na desembocadura do rio Gravataí, acabavam por montar ou se empregar em oficinas, ficando na capital, dando assim origem ao bairro dos Navegantes. São Leopoldo, em poucos anos, pelo que podemos concluir dos relatos de Carl Seidler, que esteve em Porto Alegre entre os anos de 1826 e 1827, já conseguiu atingir produção agrícola suficiente para ser comercializada na capital da província. Segundo Seidler, os víveres comercializados em Porto Alegre são “[...] bem baratos e bons, principalmente os que são trazidos da colônia alemã de S. Leopoldo, distante apenas sete léguas” (SEIDLER, apud FILHO; FRANCO, 2004, p.57). A posição privilegiada de São Leopoldo em relação a Porto Alegre, devido à pequena distância entre as duas e a existência de rio navegável que as ligava facilitava o escoamento e comércio dos produtos coloniais. Segundo Singer:

São Leopoldo, sendo a única colônia bem localizada, com fácil acesso a Porto Alegre, concentrou em si quase todo o esforço colonizador deste primeiro período, constituindo-se em ponto de partida para a colonização alemã nos períodos seguintes (SINGER, 1977, p.156)²⁷².

Segundo o viajante Carl Seidler:

Tudo quanto à colônia produz e sobeja do consumo local é levado a Porto Alegre, onde nunca faltam compradores que pagam razoavelmente bem os produtos da colônia de S. Leopoldo. [...] Cada semana partem dois barcos grandes e seis a oito pequenos, a levarem porcos, aves (especialmente galinhas, que aqui são muito caras), ovos, manteiga, queijo, farinha de centeio, batatas, feijão (SEIDLER, apud FILHO; FRANCO, 2004, p.57).

²⁷² Singer divide o desenvolvimento da colônia de São Leopoldo em três períodos, sendo o primeiro, de 1824 e 1840, de subsistência. A colônia seria “deficitária”. Pelos relatos de Seidler, nos parece que a produção de excedente agrícola colonial se deu bem antes do sugerido por Singer.

A produção colonial, assim, tinha mercado garantido na capital.

Os problemas decorrentes do crescimento desordenado do povoado eram testemunhados pelas seguidas disputas fundiárias e pelos problemas ocasionados pelo acúmulo de lixo nos terrenos baldios, logradouros públicos e, principalmente, nas margens do lago.

Os terrenos junto à orla da cidade, consuetudinariamente reconhecidos pela população como terrenos de uso público, passam a ser arrendados ou mesmo vendidos pela Câmara à particulares, com a justificativa de angariar recursos aos cofres públicos²⁷³. Tais vendas e arrendamentos ocasionam o descontentamento dos que se utilizavam destes espaços para suas atividades cotidianas, em especial as atividades relacionadas à construção naval²⁷⁴. A concessão de terrenos de marinha a particulares, meio encontrado pela Câmara para angariar recursos, acabava por restringir o acesso a um espaço tradicionalmente comum aos moradores da cidade²⁷⁵. No ano de 1833, a Câmara da cidade chega a propor uma contrapartida às concessões dos terrenos. Propunha que fosse incluída uma cláusula do contrato de concessão que obrigaria “o agraciado a construir no [...] prazo de um ano a porção de cais [...] que compreender a extensão do terreno concedido”²⁷⁶. Seria uma solução, também, ao melhoramento do litoral da cidade que, a esta época, já se encontrava infestado pela sujeira, porém à custa da privatização de um espaço tradicionalmente de uso público. Tratando da parte baixa da cidade, Arséne Isabelle, cita a existência de projeto de cais.

Na parte mais baixa da cidade, à beira d'água, construíram-se e constroem-se ainda, diariamente, casas muito bonitas. São as do porto, expostas, as vezes, a inundações, como aconteceu nos fins de 1833. Havia, porém, um projeto para a construção de um cais, com o qual se espera recuar bastante as águas e aumentar, em igual extensão, a área da cidade (ISABELLE, apud FILHO; FRANCO, 2004, p.70).

O problema ocasionado pelo acúmulo de lixo nos terrenos baldios, largos e principalmente no litoral da cidade, já ocasionava transtornos à população e à Câmara da cidade, que recebia inúmeras reclamações em decorrência das “imundícies” que infestavam o povoado. Acúmulo de sujeira que levou Saint-Hilaire a considerar que, depois do Rio de Janeiro, não teria visto cidade tão suja quanto Porto Alegre, segundo ele, “talvez mesmo mais

²⁷³ Segundo Escosteguy, a Câmara, frente à perda de receitas, solicitou que os terrenos devolutos fossem concedidos pela presidência diretamente a ela, para que os aforasse, dando assim “início a um patrimônio público” (ESCOSTEGUY, 1993, p.60).

²⁷⁴ A Câmara, em 26 de junho de 1834, resolve fazer a medição dos terrenos de marinha da cidade com o fim de identificar quais eram de uso público, de propriedade da Câmara, de particulares e quais eram de propriedade Nacional. Ata de 26 de junho de 1834. (AHPA)

²⁷⁵ Talvez a origem deste costume possa ser encontrada na reserva das margens dos rios navegáveis a coroa, reserva que permitiu o surgimento do núcleo povoador que originou a cidade de Porto Alegre.

²⁷⁶ Ata da Câmara de 11 de outubro de 1833. (AHPA).

suja que a metrópole” (SAINT-HILAIRE, apud FILHO; FRANCO, 2004, p.39). Segue seu relato, dizendo que:

Poucas casas possuem jardim e muitas não tem mesmo pátio, redundando isso no grave inconveniente de serem atiradas à rua todas as imundícies, tornando-as de um extrema sujeira. As encruzilhadas, os terrenos baldios e principalmente as margens do lago são entulhadas de lixo. Apesar de ser o lago o único manancial de água potável, utilizado pela população, consentem que nele se faça o despejo das residências (SAINT-HILAIRE, apud FILHO; FRANCO, 2004, p.44).

Com o intuito de minimizar os problemas ocasionados pelo acúmulo de lixo nos logradouros públicos, a Câmara determina que o despejo fosse feito:

[...] as margens do rio dentro d’água em toda a extensão desde o Caminho Novo até o riacho, ficando reservadas as desembocaduras das ruas, e os lugares aos lados do edifício da Alfândega por serem de embarque e desembarque Público.

Decisão que vinha, de certa forma, apenas disciplinar um costume da população. Decisão parece que infeliz; pois, já no ano seguinte, ao listarem, a pedido da Presidência da Província, as obras prioritárias da Câmara constavam entre elas “pontes para comodamente se tirar água do canal do rio para consumo dos habitantes, em razão da sordidez d’água à beira do mesmo rio [...]”, situação a qual os despejos de lixo nas margens do lago, autorizados pela Câmara, devem ter contribuído em muito. A situação de “imundície” do litoral da cidade, possivelmente, também, tenha induzido o Presidente da Província, no mesmo ano, a enviar a Câmara ofício sobre os cuidados com a cólera²⁷⁷, enfermidade que, duas décadas depois, iria dizimar 10% da população da cidade (FRANCO, 1998, p.151).

O crescimento da atividade comercial da cidade, representada por um aumento considerável do consumo de produtos manufaturados, somado ao crescimento populacional e a falta de um planejamento urbano contribuíram para ocasionar os problemas sanitários citados. Contudo a situação se agravaria com a eclosão da Guerra dos Farrapos. A cidade, sitiada em três ocasiões, teve seu espaço restrito à área limitada pelas fortificações, concentrando os problemas sanitários.

²⁷⁷ Ata da Câmara de 16 de novembro de 1831. (AHPA).



Figura 36 - Vista da cidade de Porto Alegre em 1827, aquarela de J. B. Debret.²⁷⁸

²⁷⁸ Imagem obtida em: BICCA, Briane (Org.). **Programa Monumenta: Porto Alegre**. Brasília, DF/ Iphan / Programa Monumenta, 2010. 240 p.

3.2 A CIDADE E A GUERRA DOS FARRAPOS

Os cinco primeiros anos da Guerra dos Farrapos foram críticos para a cidade de Porto Alegre. Neste período, após a retomada da cidade pelos legalistas, a mesma foi sitiada três vezes de forma intermitente. Nos intervalos entre os sítios, tropas rebeldes mantiveram-se nas imediações do município, entre os campos de Viamão e a depressão central do Rio Grande, deixando a população constantemente em alerta. Ou seja, a cidade, nestes, anos sempre se manteve apreensiva em relação à possibilidade de ataques. Esta situação prejudicou enormemente as atividades comerciais do município, em especial a de gêneros alimentícios, prejudicada pelas seguidas interrupções em seu fluxo devido à insegurança das estradas e vias fluviais que ligavam a capital às cidades periféricas, situação que ocasionou, em alguns momentos dos sítios, escassez de alimentos, e mesmo o racionamento dos mesmos. E, em decorrência disso, a maior fiscalização na sua comercialização, a fim de evitar a cobrança de preços abusivos e o desvio dos mantimentos para as tropas inimigas. O comércio de importação e exportação, por sua vez, tornou-se praticamente nulo. Devido, principalmente, ao controle, em dois momentos, pelos farrapos da Ponta de Itapuã e Ilha do Junco, o que impedia a passagem de embarcações vindas de Rio Grande pelo estreito formado entre estes dois pontos. E também em razão dos seguidos ataques da flotilha rebelde na Lagoa dos Patos, o que tornava as viagens entre Porto Alegre e Rio Grande ainda mais perigosas. Dessa forma, Porto Alegre, cidade cujo comércio de cabotagem representava seu principal fator de desenvolvimento, ficou estagnada; estagnação que se refletiu na interrupção do crescimento urbano, agravado pelos sítios que obrigaram a população a se concentrar na área compreendida pelas fortificações. Esta concentração populacional intramuros piorou os problemas de salubridade da cidade. O acúmulo de lixo nas ruas e logradouros fez com que a Câmara buscasse disciplinar o costume de se depositar lixo nestes locais, obrigando a população a fazer estas deposições em lugares predeterminados.

O período de ocupação das tropas rebeldes sobre a cidade de Porto Alegre durou dez meses. Ocupada em 20 de setembro de 1835, foi retomada pelas forças imperiais em 15 de junho de 1836. Porto Alegre, por ser uma cidade comercial, pouco interesse tinha neste conflito, que viria por arruinar temporariamente suas atividades comerciais. Grande parte da população deixou a cidade devido às perseguições sectárias, enquanto os farrapos estiveram com o controle da povoação. A Cadeia de Justiça, que deveria ter sido destruída em razão da construção do novo presídio, cuja construção foi interrompida devido ao conflito armado, teve sua demolição cancelada, pois era necessária para acomodar os muitos presos de guerra. Devido à falta de espaço para os presos na Cadeia de Justiça, a embarcação presídio, chamada

Presiganga²⁷⁹ “teve que acomodar parte dos mesmos” (FRANCO, 2000, p.27). Com a retomada da cidade pelos legalistas, iniciaram-se os trabalhos de reerguimento das fortificações, as mesmas levantadas por José Marcelino de Figueiredo, em decorrências da possibilidade de invasão espanhola, em 1763. Ao que tudo indica, vestígios da antiga fortificação ainda existiam, tendo sido utilizados para o erguimento da nova linha defensiva. Pelo lado do rio, de maneira a impedir o acesso rebelde ao ancoradouro da cidade, foi instalada corrente entre a Ponta da Península e um baixio próximo à margem da atual Ilha da Pólvora. Solução muito antiga para a proteção do acesso dos portos. Vitruvius, aconselhando sobre a instalação de um bom porto, sugere que “de um de outro lado dos portos deverão ser erguidas torres, a partir das quais, por meio de maquinas, se possam passar correntes de ferro de um lado a outro” (VITRUVIUS, 2007, p.253). Substituindo a corrente de ferro por corrente de amarras e as torres por boias, a solução é a mesma, e, mesmo que improvisada, conseguiram que fosse bem sucedida.

No primeiro sítio, ocorrido entre junho e setembro de 1836, a cidade teve sua comunicação cortada com Rio Grande em razão dos farrapos terem tomado o Forte de Itapuã e a Ilha do Junco, impedindo a passagem de embarcações pelo estreito formado por estes dois pontos. Em 30 de junho de 1836, a pequena esquadra dos rebeldes investiu contra a cidade em combinação com um ataque por terra. Esquadra formada por quatro embarcações, sendo duas maiores, um brigue²⁸⁰ e um patacho²⁸¹, e duas menores, uma escuna²⁸² e um iate. Na investida à cidade, as embarcações se dividiram, ficando as duas maiores posicionadas para o ataque às baterias, na ponta de península, que defendiam a entrada do fundeadouro. Os Arsenais de Guerra e da Marinha, também estavam localizados na extremidade da península,

²⁷⁹ Na planta da cidade de Porto Alegre de 1837, a embarcação presídio foi representada e denominada na legenda como sendo uma embarcação de tipo “pontão”. **PLANTA DA CIDADE DE PORTO ALEGRE, CAPITAL DA PROVÍNCIA DE S. PEDRO DO RIO GRANDE DO SUL 1837** s/ autor. In. **Cartografia virtual histórica – urbana de Porto Alegre: século XIX e início do XX**. Porto Alegre: Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Sul/IHGRGS. Dezembro de 2005. 1 CD-ROM. Pontão seria uma embarcação sem propulsão própria ou plataforma flutuante (HOLZHACKER; SACCHETTA, 1975). Desta forma, possivelmente, era uma espécie de balsa com acomodações para os presidiários.

²⁸⁰ Embarcação de dois mastros armados, a galera gurupés, com velas de proa triangulares (bujarronas), velas de entremastro também triangulares, e uma vela latina quadrangular, envergada no mastro de ré (HOLZHACKER; SACCHETTA, 1975).

²⁸¹ Antigo veleiro de dois mastros, o primeiro deles dotado de velame redondo e latino quadrangular; e o segundo armado a lgre, com vela latina quadrangular e gavetone. Dispunha ainda de gurupés, com velas de proa, e de velas de entremastro. Ibidem.

²⁸² Pequeno veleiro de dois mastros, bastante veloz e dotado de boas características de manobrabilidade, usado desde o século XVIII até princípios do século XX em variadas atividades [...]. A estrutura original da escuna [...] compreendia dois mastros, prolongado, cada um, por um só mastaréu, envergando predominantemente pano latino: velas latinas quadrangulares em ambos os mastros, complementadas, no grande, por gavetope e , no traquete, por duas pequenas velas redondas eventuais, além de numerosas latinas triangulares [...] no gurupés. Ibidem.

representando um alvo em potencial. As duas embarcações menores, impossibilitadas de adentrar no atracadouro da cidade, devido à citada corrente, contornaram as ilhas “entre o arroio da pintada e a ilha”, dirigindo a ofensiva às baterias no trecho de fortificação próximo ao Caminho Novo e a duas embarcações menores que ali se encontravam. Com o insucesso do ataque, as duas embarcações menores tentaram retornar por onde entraram. A escuna, devido ao baixo nível da água, não pôde; seguindo adiante o iate, que logo foi aprisionado por embarcações legalistas nas águas do Lago Guaíba. As duas embarcações maiores que haviam se retirado para Itapuã, retornaram ao mesmo ponto para nova investida á cidade, no dia 20 de julho. Em 24 de julho, a tripulação da escuna se rebelara. No mesmo dia, Bento Manoel Ribeiro chegou com reforços, conseguindo levantar o cerco à cidade e obrigar a retirada das forças de Bento Gonçalves. Entre os dias 23 e 28 de agosto, a flotilha imperial, sob o comando de Greenfell, retoma o forte de Itapuã e passa a controlar a navegação do Guaíba e seus afluentes. “A pequena frota farroupilha fora em parte apresada e em parte destruída” (FRANCO, 2000, p.38). Novos ataques pelo lago não mais ocorreram. Desde o início da ocupação da localidade pelos primeiros colonizadores, em meados do século XVIII, não ocorrera um episódio de ataque à povoação como o relatado. Os critérios de escolha do sítio, para se estabelecerem o porto e o povoado, principalmente na ocasião de sua elevação a freguesia e capital, no contexto de invasão espanhola, entre 1763 e 1777, se justificaram (pelo menos no que tange aos critérios de defesa), quando do insucesso dos farrapos ao tentarem tomar a cidade. Possivelmente, os rebeldes fracassaram não devido à existência de uma frota inimiga bem armada ou ao poderio de fogo das baterias dos baluartes, mas sim devido a uma escolha feita décadas antes; escolha estratégica de um sítio que se mostrou inexpugnável.



Figura 37 - Embarcações atracadas no ancoradouro de Porto Alegre. Vista panorâmica de Porto Alegre, presente na planta da cidade de 1839²⁸³.

Vestígios materiais, possivelmente, relacionados ao período em que a cidade de Porto Alegre ficou sob sítio rebelde, foram coletados nas intervenções arqueológicas nas Praças Brigadeiro Sampaio (RS-JA-10) e Júlio Mesquita (RS-JA-68). Foram encontrados: projétil esférico de chumbo (prancha 51 – fig. 17) e pedras de perdeneira de sílex (prancha 51 – fig.

²⁸³ Reprodução da imagem original. In: : **Porto Alegre Antigo**. Porto Alegre: Paniel Editora.

21 / prancha 41b – fig. 02), itens utilizados nas armas de percussão com carregamento pela boca, comuns à época²⁸⁴. Moedas da época do conflito, mais precisamente da década de 1830, também foram encontradas (prancha 41b – fig. 01 e 02). As mesmas encontram-se com visíveis alterações, podendo mesmo ser falsificações ou podendo ser moedas recunhadas; prática comum no período das regências, que ocasionava a desconfiança no recebimento dessas moedas e na contribuição para a desvalorização das mesmas.

Contudo, apesar da segurança representada pelas defesas, o cotidiano da cidade muda sensivelmente em decorrência do sítio imposto. O abastecimento da cidade, principalmente por via terrestre, enquanto durou o cerco, foi praticamente cortado; situação agravada pelo fato de o matadouro da cidade estar localizado nas imediações da várzea (atual Parque Farroupilha), na chamada terra de ninguém, ou seja, no centro do campo de batalha entre as tropas sitiadas e as fortificações da cidade. Em razão disto, outro local teve que ser escolhido para o abate das reses. Segundo Franco:

A partir de então, o escasso gado que se obtinha para o abastecimento passou a ser abatido à beira do Guaíba, na então denominada Praça do Estaleiro, que é hoje a Praça Rui Barbosa. Uma vez cortados os caminhos de acesso aos campos de Viamão, só os lanchões procedentes dos rios dos Sinos, Caí e Jacuí poderiam, com alguma dificuldade, trazer reses para o abate. Depois de retomadas as fortificações do Itapuã e Ilha do Junco, as rotas da Lagoa dos Patos garantidas pela Marinha Imperial também reforçaram as fontes de fornecimento (FRANCO, 2000, p.35).

Em razão da impossibilidade da população sair da área limitada pelas fortificações para fazer o descarte do lixo acumulado durante o sítio, a solução encontrada foi o descarte em terrenos baldios e em áreas de logradouro público. Como antes referido, já um costume da população, porém intensificado pelas restrições impostas pelo sítio à cidade. Em 19 de setembro, alguns dias após o final do primeiro sítio, moradores da Praça dos Ferreiros já reclamavam junto à Câmara providências sobre um terreno, no Beco da Ópera, que estava servindo de depósito de lixo²⁸⁵. Medidas são tomadas pela Câmara da cidade, no sentido de limpar as ruas e logradouros, autorizando o fiscal da cidade a aterrar os despejos e imundícies acumuladas em decorrência dos meses de sítio²⁸⁶. Possivelmente, como de costume, o lixo tenha sido conduzido até as margens e jogado no lago.

²⁸⁴ Estas armas rústicas utilizadas pelas forças imperiais e rebeldes foram substituídas por armas mais modernas com cano raiado, que utilizavam projéteis Minié (prancha 51 – fig. 18) em decorrência da Guerra do Paraguai. Ao final do século XIX, os fuzis Mauser, que utilizavam projéteis encapsulados e eram carregados pela culatra, foram adotados pelo exército brasileiro (prancha 51 – fig. 19 e 20).

²⁸⁵ Ata da Câmara de 19 de setembro de 1836. (AHPA).

²⁸⁶ Ata Câmara de 18 de abril de 1836. (AHPA).

Devido à possibilidade iminente de a cidade ficar desabastecida de gêneros de primeira necessidade e destes gêneros serem desviados para as tropas inimigas, foi montado um severo controle do trânsito de transportes fluviais e terrestres que chegavam ou saíam da cidade. Embarcações ancoradas junto à extremidade oeste da península, na entrada do ancoradouro da cidade, fiscalizavam as embarcações vindas do sul e do Rio Jacuí, enquanto outras ancoradas próximas ao Caminho Novo, fiscalizavam as embarcações vindas do Rio dos Sinos e Caí. O viajante Johann Karl Dreher passou por Porto Alegre, logo após o fim do primeiro sítio à cidade e apresenta interessante relato sobre as dificuldades encontradas na viagem entre Porto Alegre e a colônia alemã de São Leopoldo, em razão das péssimas acomodações aos passageiros nas embarcações que transitavam no Rio dos Sinos e as restrições e embaraços devidos ao severo controle imposto pelos navios patrulha. Segundo ele:

As viagens naquele tempo apresentavam muitos incômodos. O Transporte entre Porto Alegre e São Leopoldo era realizado com pequenos barcos (lanchões), sem toldos, cuja força motriz eram remadores que não tinham a menor idéia sobre o que significava comodidade para os passageiros [...] Marinheiros e viajantes sofriam não só por causa do pouco conforto devido a navios inadequados mas também por causa da revolução que impunha um intolerante controle por parte do governo e dos partidos em litígio (DREHER, apud FILHO; FRANCO, 2004, p.79).

À época, todas as embarcações que passavam pela cidade e que “levavam mercadorias para qualquer lugar no interior” (DREHER, apud FILHO; FRANCO, 2004, p.79), deveriam atracar junto ao trapiche da alfândega para serem vistoriadas. Quando levantavam ancora e se dirigiam aos rios Jacuí ou dos Sinos e Caí, a caminho de seus destinos, novamente eram vistoriados, respectivamente, pelos vasos de guerra ancorados junto à ponta da península e junto ao Caminho Novo. O controle rígido sobre o trânsito de embarcações, provavelmente, tornava as viagens entre a capital e as cidades periféricas mais demoradas do que normalmente já eram, justificando a impaciência de Dreher. Mas as restrições ao trânsito de mercadorias, principalmente de gêneros alimentícios, se fundamentavam no risco de penúria pelo qual passava a capital nos momentos de cerco e no risco destes gêneros caírem em mãos inimigas. Risco de penúria testemunhada pela ata de 29 de abril de 1837, em que prestes a enfrentar o segundo sítio, possivelmente, já com as tropas inimigas nas cercanias da cidade, a Câmara clama por providências junto à presidência da província, para que a cidade não fique sem gêneros de primeira necessidade²⁸⁷.

O segundo sítio à cidade foi mais longo, durante quase dez meses. Os ataques à cidade se restringiram aos feitos por terra; causando comoção na população os bombardeios

²⁸⁷ Ata da Câmara de 29 de abril de 1837. (AHPA)

praticados pelos rebeldes, a partir dos Moinhos de Vento. Com o sítio mais intenso, a penúria na cidade, causada pelo estancamento do abastecimento de gêneros alimentícios, faz com que a Câmara peça que a presidência restrinja o embarque de farinha de mandioca, necessária para a alimentação da população sitiada, para outras províncias²⁸⁸. O cerco à cidade, além de causar a falta de alimentos, a deixa incomunicável; pois, com as rotas terrestres fechadas, os correios não podem trazer ou enviar comunicados às cidades de Rio Grande e São José do Norte. Tentando minimizar essa situação, os vereadores pedem o estabelecimento de um correio marítimo entre a capital e essas cidades²⁸⁹, sendo o único meio possível de comunicação frente ao sítio imposto. Em razão do novo sítio, os despejos de lixo pelas ruas da cidade, às margens do lago e nos logradouros públicos, continuaram ocorrendo. O Largo dos Ferreiros, ou Praça do Paraíso como também era conhecido, continuou a ser um dos locais onde mais se acumulou “ciscos e imundícies” pela população, e mesmo por instituições do governo advertidas pelo fiscal da câmara. Segundo Franco, o fiscal, “em julho de 1837, advertiu o governo de que o quartel do 8º Batalhão, a cadeia e o Hospital de Caridade deveriam fazer o despejo de seus detritos no ‘campo, fora das trincheiras’ e não na Praça do Paraíso, como vinham fazendo (FRANCO, 2000, p.56). Provavelmente, os responsáveis por estas instituições tenham determinado o despejo das imundícies na praça pela impossibilidade de o realizarem fora das fortificações, devido ao cerco a que estava sujeita a cidade. Determinação em contrário poderia colocar os incautos que fossem depositar as imundícies na mira dos rebeldes.

Em razão do longo sítio, agravou-se a situação de salubridade pública de tal forma que os vereadores da cidade foram obrigados a tomarem providências, a fim de disciplinar os despejos. No dia 11 de outubro de 1837, os vereadores iniciam as discussões sobre despejos públicos²⁹⁰. No dia seguinte, chegam a uma conclusão sobre os locais aonde deveriam ser descartadas as imundícies, criando a seguinte postura:

[...] os lugares designados nesta cidade para os despejos de ciscos e imundícies são de agora em diante a beira do rio no espaço que mediar entre dois marcos de pau, que a câmara mandara fixar, sendo o primeiro lugar entre a Rua da Misericórdia e a do Rosário, o segundo entre esta e a esquina da Praça do Paraíso e o Porto dos Ferreiros, o quarto entre este e a Rua do Ouvidor, o quinto entre o lugar da Quitanda e a Rua Clara, o sexto entre esta e a do Arroio, o sétimo entre esta e a Principal, o oitavo entre esta e o designado da Passagem, o nono entre a ponte de pedra deste lugar até a

²⁸⁸ Ata da Câmara de 17 de fevereiro de 1838. (AHPA)

²⁸⁹ Ata da Câmara de 11 de julho de 1837. (AHPA).

²⁹⁰ Ata da Câmara de 11 de outubro de 1837. (AHPA).

desembocadura da Rua do Cotovelo e o décimo entre esta Rua e a Formosa, seguindo-se os mais que forem necessários até a Ponte do Riacho, que serão designados pela mesma forma...[...]²⁹¹.

Dos pontos determinados, três foram identificados pelas intervenções arqueológicas incluídas neste estudo. São eles: o primeiro ponto, entre a Rua da Misericórdia e a Rua do Rosário, correspondendo em parte ao sítio Praça Rui Barbosa (RS-JA-06); o segundo ponto, na esquina da Praça do Paraíso e o Porto dos Ferreiros, em parte correspondendo ao sítio do Mercado Público Central (RS-JA-05); e, por fim o oitavo ponto, entre a Rua Principal e a Passagem, correspondendo a parte das áreas dos sítios Praça Brigadeiro Sampaio (RS-JA-10) e Júlio Mesquita (RS-JA-68). Nos três locais, foram identificadas lixeiras coletivas da cidade, sendo formulada datação para os períodos de maior intensidade de descartes. Os anos iniciais, em geral, são aproximados, iniciando no segundo quarto do século XIX, coincidindo com o momento em que a cidade sofre as restrições decorrentes dos sítios. A concentração maior dos descartes a partir das décadas de 1820 e 1830, possivelmente, esteja relacionada à determinação de se realizar os descartes em locais específicos, mas também em razão do aumento do consumo de produtos manufaturados europeus em decorrência da Abertura dos Portos e, fundamentalmente, em razão dos tratados de comércio. A constituição de um mercado local para estes produtos, com a consolidação dos núcleos urbanos, também deve ser considerada.

A medida tomada de se disciplinar os descartes, aparentemente, não surte efeito de imediato, pois, após o fim do segundo cerco, a população continuou a depositar imundícies nos logradouros públicos da cidade, levando a câmara a determinar ao fiscal que, imediatamente, fizesse a remoção e soterrasse as “imundícies que se acham amontoadas em vários lugares da cidade, principalmente na Praça do Paraíso”²⁹². A Praça do Paraíso, pelos seguidos requerimentos de moradores e medidas da câmara para limpeza da mesma, parece ter sido um dos lugares onde se acumulava a maior quantidade de lixo. A explicação, possivelmente, seja a centralidade da praça em um dos bairros com maior densidade populacional da cidade.²⁹³, lembrando que a margem do rio junto a ela era um dos locais destinados ao descarte de lixo.

Além de tentar disciplinar o descarte de lixo pela população, a câmara também determinou local específico para a lavagem de roupas. Segundo postura criada pelos

²⁹¹ Ata da Câmara de 12 de outubro de 1837. (AHPA).

²⁹² Ata da Câmara de 31 de maio de 1838. (AHPA).

²⁹³ Pelo que se pode concluir da concentração de edificações representadas na planta da cidade de 1837

vereadores, “o lugar destinado para lavagem de quaisquer panos ou roupas das tinturarias fica sendo, de agora em diante, na Ponta do Arsenal, a beira rio, defronte da desembocadura da Rua Formosa [...]”²⁹⁴.



Figura 38 - Lavadeira na extremidade oeste da península, nas proximidades da Praia do Arsenal. A primeira imagem mostra a antiga Praia do Riacho no segundo quartel do século XIX²⁹⁵. A segunda é uma pintura do artista Falcone, tomada a partir da Rua Gen. Salustiano na Ponta da Cadeia em 1883. ²⁹⁶.

A concentração de embarcações nos arredores da Praça da Alfândega continuou a ser um problema para a edilidade. Por ainda funcionar, na metade oeste da praça, o mercado de gêneros alimentícios, a concentração de embarcações ali aportadas, que traziam estes gêneros para serem comercializados, era corriqueira. Contudo, em razão dos sítios à cidade, a concentração de embarcações ali tenha aumentado, possivelmente em consequência das imediações do principal atracadouro ser o local mais protegido do litoral da cidade contra os ataques rebeldes. Esta concentração de embarcações, em especial das canoas varadas sobre a praia, atrapalhava o trânsito dos pedestres. Em ata de 29 de novembro de 1837, os vereadores determinam que o fiscal, com a maior urgência, fizesse “[...] recuar todas as canoas que se acham do lado de leste da alfândega de maneira que fique livre ao público o trânsito e tráfico que hora embarça o amontoado das mesmas canoas [...]”²⁹⁷ (ver figura 35). Muitas destas canoas, possivelmente, pertenciam a comerciantes que, no intervalo entre o segundo sítio e o último, aproveitaram a retomada da cidade de Rio Pardo pelos legalistas, para despachar canoas de tolda com mercadorias para aquela cidade (FRANCO, 2000, p.77). Contudo a retomada pelos rebeldes da cidade, em 30 de abril, acabou por ocasionar um grande prejuízo a tais comerciantes, que tiveram mercadorias e embarcações saqueadas (FRANCO, 2000, p.79).

²⁹⁴ Ata da Câmara de 17 de outubro de 1837. (AHPA).

²⁹⁵ Rua Washington Luis antiga Rua da Praia do Riacho, autor desconhecido, 4º quartel do século XIX, décadas de 1880-1890, Papel/Albumina, 10,9x18, 2 cm. Fototeca Sioma Breitman, Museu Joaquim José Felizardo (MJJF).

²⁹⁶ FALCONE. Vista da Ponta da Cadeia em 1883. In: **Porto Alegre Antigo**. Porto Alegre: Paniel Editora, p.17.

²⁹⁷ Ata da Câmara de 29 de novembro de 1837. (AHPA).

A extremidade oeste da península, em específico a chamada Ponta da Passagem, durante período compreendido pelos cercos à cidade, não mais era o único ponto de desembarque de gado, reduzindo a sua importância para o abastecimento da cidade. Ao contrário, do outro lado do estreito, a Ilha da Pintada redobrou sua importância, pois passou a ser o único ponto para a passagem do gado trazido da margem direita do Guaíba. Na ilha, foi instalada uma guarnição militar legalista e iniciada uma fortificação, a partir da qual “partiam patrulhas para o recolhimento de gados e cavaleiros, de cuja falta as forças imperiais muito se ressentiam” (FRANCO, 2000, p.67). Fortificação que passou, a partir do terceiro cerco da cidade, a ser à base de operações do esquadrão de Francisco Pedro de Abreu, que ficou conhecido pelos seus apelidos de “Chico Pedro” e “Moringue”. A partir da ilha, Moringue se deslocava pela bacia do Jacuí em lanchões, fazendo ataques pontuais às tropas rebeldes, ocasionando seguidas derrotas aos farrapos.

O terceiro sítio à cidade, apesar de ter sido o mais longo²⁹⁸ revelou-se mais brando, pois as tropas rebeldes conservaram-se nas cercanias da capital, e não intentaram ataques mais duros à fortificação, como ocorrera nos dois sítios anteriores em que a cidade foi bombardeada. Todavia, o abastecimento da cidade ainda ficou prejudicado pelo controle rebelde dos acessos terrestres à capital, o que ocasionou a falta de alguns gêneros alimentícios. Situação agravada pela retomada do forte de Itapuã pelos rebeldes, acabando por cortar, novamente, o contato da capital com as cidades ao sul. Contudo, com o campo de batalha, relativamente, longe das vistas da população, a cidade pôde retomar parcialmente suas atividades cotidianas.

Porém continuou o medo de desabastecimento e de desvio de mantimentos da cidade, com o fim de suprir as tropas rebeldes, fazendo com que fosse sugerida nova postura, proibindo a saída de gêneros de primeira necessidade do porto da cidade. Não sendo uma incumbência de a câmara legislar sobre tais assuntos, a presidência da província ordenou a alfândega que impedisse a saída destes gêneros²⁹⁹. Desta forma, foi intensificada a fiscalização das canoas que conduziam mantimentos por parte do fiscal da câmara, gerando, muitas vezes, atritos com o governo provincial que necessitava destes mantimentos, vindos especialmente da colônia de São Leopoldo, para abastecer as vilas de Triunfo e Rio Pardo³⁰⁰.

A atividade comercial, já prejudicada pela morosidade e restrições impostas pela intensa fiscalização das embarcações que vinham à cidade comercializarem, sofrera outro abalo com

²⁹⁸ Durou de junho de 1838 a dezembro de 1840.

²⁹⁹ Ata da Câmara de 22 de novembro de 1838. (AHPA)

³⁰⁰ Ata da Câmara de 19 de junho de 1839. (AHPA)

a retomada do forte de Itapuã pelos farrapos. Segundo Franco, “decididos novamente a obstaculizar o comércio de Porto Alegre e a navegação da Lagoa dos Patos, os farrapos voltaram a ocupar o estreito de Itapuã e artilhá-lo [...]” (FRANCO, 2000, p.97). O controle sobre o estreito e as investidas dos lanchões pelos rebeldes na Lagoa dos Patos tornaram o trânsito de embarcações entre Rio Grande e Porto Alegre muito arriscado para as embarcações mercantis. A solução encontrada foi a utilização de escolta de vasos de guerra da Marinha, que passaram a conduzir as embarcações comerciais (FRANCO, 2000, p.100). A situação foi normalizada somente com a retomada do Forte de Itapuã pelos legalistas, “desafogando, em consequência, a navegação do Guaíba e da Lagoa” (FRANCO, 2000, p.102).

Durante o último cerco, os problemas advindos dos despejos de ciscos e imundícies, aparentemente foi minimizado pela decisão da Câmara em estabelecer pontos de despejo, pois as reclamações sobre o descarte em locais públicos diminuíram. Contudo, os vereadores mantiveram-se atentos a qualquer descumprimento das posturas, ordenando que o fiscal da câmara verificasse se os despejos estavam sendo feitos nos lugares predeterminados³⁰¹. Contudo, o Largo da Quitanda, ao lado da Alfândega, acumulava imundícies, possivelmente mais pelas atividades comerciais que ali eram exercidas do que por despejos de lixo doméstico produzido pela população. Em razão disto, os vereadores determinam ao fiscal que “com urgência, e primeiro que tudo deve cuidar em fazer remover as imundícies que se achão, ao lado da Alfândega e que ali não se continue a fazer despejos, vigiando constantemente que tal lugar se conserve sempre no maior asseio [...]”³⁰². O costume de se descartar o lixo e as águas servidas às margens do lago, costume regularizado pela postura criada pela câmara, tornou o litoral da cidade um lugar insalubre. Antes da eclosão da guerra e dos três sítios impostos à cidade, a imundície acumulada nas margens já tornava a água do lago intragável. As medidas referentes à regularização dos despejos pioraram a situação. Em razão da poluição da água nas margens do lago, foi criada comissão para se estudar o melhor local para estabelecimento de uma ponte sobre o rio, “na qual se possa tomar água com asseio”³⁰³. Ponte para o abastecimento da cidade, que possivelmente adentraria o lago muitos metros, de forma a permitir a retirada de água distante das margens, onde a água estava parada e fétida pelos despejos realizados.

No Caminho Novo, o comércio de madeiras e lenhas se manteve no período de sítio da cidade, pelo que podemos concluir de requerimentos de dois comerciantes, um ex-escravo de

³⁰¹ Ata da Câmara de 28 de fevereiro de 1839. (AHPA)

³⁰² Ata da Câmara de 18 de fevereiro de 1839. (AHPA)

³⁰³ Ata da Câmara de 12 de outubro de 1839. (AHPA)

nome Manoel e um sujeito de nome José Correia Soares, que ali mantinham ranchos para a guarda dos seus produtos³⁰⁴. Nos requerimentos pedem para manter junto à praia seus ranchos, o que a Câmara não permite. A Praça do Estaleiro, onde já funcionava provisoriamente o matadouro, foi escolhida como melhor local para se instalar, enquanto o cerco à cidade se mantivesse o atracadouro das embarcações que conduziam carne verde para os talhos da povoação. Após discutir requerimento do coletor de impostos, responsável pela arrecadação sobre comércio de carne verde, que sugeria que fosse transferido para a Praia do Estaleiro o matadouro da cidade, os vereadores criam a seguinte postura provisória:

[...] de ora em diante e durante o atual sítio da cidade, designado o lugar da Praça do Estaleiro no Caminho Novo para matadouro público, [...] ali se poderão matar, e esquartejar as reses que se talharem para o abasto da cidade, e deverão também aportar as embarcações, que trazerem (?) de fora dela carnes verdes de reses mortas, para o mesmo abasto, a fim de poder verificar ali a arrecadação dos respectivos direitos [...]³⁰⁵.

A decisão desagradou a um dos comerciantes de carnes da cidade, chamado Guilherme Cheppler, que por requerimento à Câmara pediu o deslocamento do local de desembarque das carnes verdes para a desembocadura do Beco do João Inácio, via aonde mantinha um grande açougue, porém não obtendo sucesso em seu requerimento, que foi indeferido³⁰⁶. Contudo, em 28 de agosto, recebendo a câmara ofício do presidente da província, encaminhando dois ofícios dos juízes de paz do 1º e 2º distritos, “versando sobre irregularidades [...] na licença dos direitos de carne verde que vem de fora”, os vereadores decidem alterar a postura provisória em vista de novamente existir um registro no trapiche da Alfândega.

E visto achar-se novamente estabelecido um registro no trapiche da alfândega deverão quaisquer embarcações, que trazerem de fora desta mesma cidade carnes verdes de reses mortas para o mesmo abasto (desta cidade), aportar no lugar denominado Porto do João Inácio, na desembocadura da Rua do Ouvidor [...]³⁰⁷.

Decisão que veio ao encontro do desejo do comerciante Guilherme Cheppler, que passou a ter a comodidade de desembarcar a carne verde às portas de seu estabelecimento comercial.

³⁰⁴ Atas da Câmara de 08 de abril, 23 de maio e 05 de junho de 1839. Existe a possibilidade de se tratar do mesmo rancho, sendo Manoel um escravo de ganho de José Correia Soares. Pois a câmara indefere o pedido de Manoel e o pedido de Soares e, na ata de 05 de junho, ordena a demolição do rancho de Soares, sem fazer qualquer menção ao rancho de Manoel.

³⁰⁵ Ata da Câmara de 04 de julho de 1839. (AHPA)

³⁰⁶ Ata da Câmara de 14 de agosto de 1839. (AHPA)

³⁰⁷ Ata da Câmara de 28 de agosto de 1839. (AHPA)

Na ponta da península, os problemas enfrentados pela Câmara eram outros, na Praia do Arsenal, no local onde foi iniciada a nova cadeia com a edificação de seus alicerces, originou-se desentendimento entre a Câmara e os responsáveis pelo Arsenal da Marinha, por estes terem iniciado a construção de um “muro de pedra e cal”³⁰⁸, comprometendo a continuação da obra da nova cadeia. O seguido roubo de pedras e materiais da construção da nova cadeia também despertou a atenção do Presidente da Província, que pediu providências a respeito em ofício enviado à Câmara³⁰⁹.

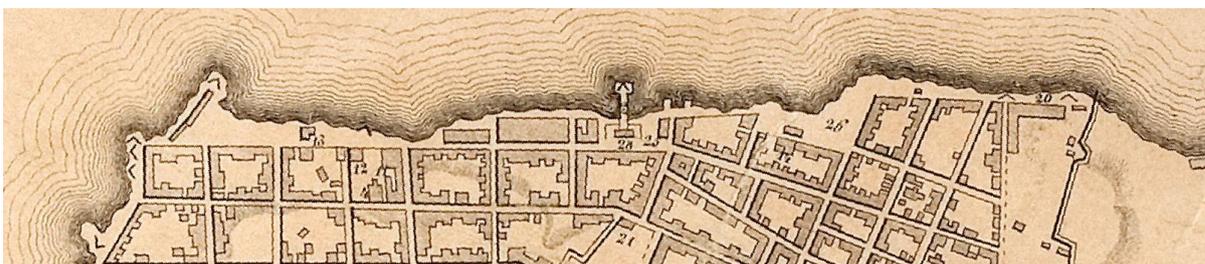


Figura 39 - Detalhe da planta da cidade de Porto Alegre de 1844, mostrando o litoral norte da área urbana³¹⁰.

³⁰⁸ Ata da Câmara de 23 de agosto de 1839. (AHPA)

³⁰⁹ Ata da Câmara de 19 de outubro de 1839. (AHPA)

³¹⁰ PLANTA DA CIDADE DE PORTO ALEGRE 1844 Conrado Jacob de Niemeyer. In. **Cartografia virtual histórica – urbana de Porto Alegre**: século XIX e início do XX. Porto Alegre: Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Sul/IHGRGS. Dezembro de 2005. 1 CD-ROM.

³¹⁰ Ata da Câmara de 14 de janeiro de 1856. (AHPA).

3.3 PORTO ALEGRE: UM PORTO DE CABOTAGEM

Com o fim dos cercos, Porto Alegre pôde retomar seu crescimento urbano; que, não só ficara estagnado, como regrediu durante os cercos, pois a população teve que se concentrar no interior da reduzida área fortificada da cidade. Porto Alegre, livre do sítio, começou sua recuperação, quase de imediato, com a definição de ruas fora do entrincheiramento após sua destruição, o qual estrangulava a expansão urbana durante quatro anos. Nas duas décadas após a libertação da cidade, ocorreu um surto de obras, respondendo a demanda por equipamentos urbanos essenciais para o desenvolvimento da cidade. Segundo Macedo, “em época de renovação dos equipamentos comunitários, a população se adensava e suas necessidades exigiam novos órgãos para satisfazê-las” (MACEDO, 1968, p.94).

Em meados do século XIX, uma nova época de crescimento econômico se abriu para o país, que passava pelo auge do cultivo da monocultura cafeeira no vale do Paraíba. O sudeste do país, em detrimento do nordeste, tornou-se o centro dinamizador da economia nacional.

No sul, com o fim da Guerra dos Farrapos, a economia pecuária entrou em um novo período de crescimento. O protecionismo exigido pelos rebeldes, a importações do charque platino, uma das condições para a rendição, foi aprovado pelo governo imperial, garantindo aos charqueadores a reserva de um mercado em franco crescimento no sudeste brasileiro. As persistentes guerras, resultantes de um processo de independência penoso para os países platinos, em especial para o Uruguai, desorganizaram a economia charqueadora do principal concorrente sulino. Desta forma, o contexto político e econômico foi favorável à economia pecuária sulina, beneficiando, principalmente, ao porto de Rio Grande, pelo qual era exportada a maior parte da produção de charque. A cidade de Rio Grande, em franco crescimento desde a eclosão da guerra civil na província, período em que se manteve incólume às investidas rebeldes, ascendeu como principal polo econômico em detrimento de Porto Alegre. Enquanto o porto de Rio Grande tornava-se o escoadouro do principal produto de exportação da província, Porto Alegre se via economicamente estagnada durante meia década devido aos ataques e cercos farroupilhas. Segundo Singer, em relação a Rio Grande, Porto Alegre, neste período, “exporta apenas quantidades negligenciáveis de erva-mate, batata, aves, feijão e milho para Montevideu e Buenos Aires” (SINGER, 1977, p.157). Em suma, o porto de Rio Grande continuou seu predomínio, situação intensificada com o reerguimento da atividade charqueadora após a Guerra dos Farrapos. Neste novo contexto, Porto Alegre passa a ficar “à margem da principal corrente comercial da província” (SINGER, 1977, p.157).

Contudo, ao utilizarmos apenas o parâmetro da exportação para comparar a movimentação comercial dos portos de Rio Grande e Porto Alegre, inevitavelmente, o primeiro terá uma importância abissal sobre o segundo, pelo simples fato de que o charque era o principal produto de exportação da província naquela época e, geograficamente, o porto de Rio Grande era o mais bem localizado para realizar esta exportação. Somando-se a isto a ainda inexistência de produtos de exportação produzidos nas cidades que tem o porto de Porto Alegre como empório. Todavia, o charque também era produzido nas cidades periféricas, e mesmo em Porto Alegre, mas não em quantidade equiparável à produção feita no sul da província, em especial em Pelotas. São sintomáticos disto os dados apresentados por Franco (FRANCO, 1983, p.33), para o montante exportado pelos portos de Rio Grande, São José do Norte e Porto Alegre, respectivamente, de 2.132 contos, 940 contos e apenas 86 contos para o porto de Porto Alegre.

A inexistência de um produto de exportação com mercado garantido e as dificuldades de navegação entre Rio Grande e Porto Alegre, possivelmente expliquem a pequena participação de Porto Alegre neste comércio, o que tornava esta rota pouco atrativa para os comerciantes estrangeiros; que, geralmente, traziam mercadorias manufaturadas para venda, esperando encontrar produtos locais para serem exportados. Para o comércio de longo curso lucrativo, em vista dos altos custos do transporte marítimo, os comerciantes procuravam ganhar nas duas extremidades da rota de comércio. As embarcações chegavam aos portos com os porões abarrotados de mercadorias para a venda³¹¹, após vendê-las os comerciantes procuravam sair dos portos novamente carregados com produtos para serem revendidos. Em razão dos custos do frete marítimo, não valeria a pena sair de um porto sem mercadorias para revender, do contrário o prejuízo e até mesmo a bancarrota seria certa. Quanto à dificuldade de navegação da Lagoa dos Patos e do Lago Guaíba, possivelmente, tenha sido um fator fundamental para a limitação no desenvolvimento comercial de Porto Alegre. Como já discutido, inúmeros eram os perigos à navegação pela Lagoa dos Patos, onde a profundidade pequena e a movimentação dos bancos de areia tornavam indispensável a utilização do serviço de práticos para conduzir as embarcações até Porto Alegre, o que, conseqüentemente, encarecia o frete dos produtos. Por esta razão o transbordo para embarcações menores era a solução frente aos riscos de naufrágios das embarcações de maior calado. Estas embarcações, vindas de países estrangeiros, atracavam nos portos de São José do Norte, cujo porto e canal de acesso

³¹¹ Muitas vezes as embarcações traziam produtos que não atendiam as necessidades locais, gerando prejuízo aos armadores. Esta era uma prática comum em uma época em que as comunicações eram precárias. Chegando aos portos com os porões cheios de mercadorias, procuravam-se os compradores para as mesmas. Esta prática era chamada de “tentar o mercado” (TORRES, 2010, p.39).

permitiam o acesso das maiores embarcações, e Rio Grande³¹². Nestes portos, as mercadorias eram carregadas em embarcações menores, que tomavam o rumo de Porto Alegre. Ao contrário do comércio de exportação, no qual Porto Alegre tinha uma pequena participação, em parte pelos motivos expostos, no comércio de importação a cidade equiparava-se em números às cidades de São José do Norte e Rio Grande. Contudo com uma diferença, este comércio de importação era feito de forma indireta, predominantemente, por cabotagem, e tendo como entreposto principal a cidade do Rio de Janeiro.

A localização de Porto Alegre como centro de rotas terrestres e, principalmente, fluviais continuava a beneficiar a cidade como fundamental empório no comércio com o centro e metade norte da província. Os comerciantes de origem portuguesa e germânica são os principais intermediários, que passam a se beneficiar deste fluxo de bens de consumo importados. Comerciantes que gradativamente irão controlar o comércio, em gestação, de produtos agro-pastoris das colônias alemãs, produtos que irão abastecer o centro do país. Segundo Franco:

[...] Porto Alegre tinha atrás de si uma retaguarda econômica em franca expansão: as colônias alemãs do vale dos sinos, que já ultrapassavam a fase de germinação e das culturas de subsistência, para ingressarem francamente na produção de mercado (FRANCO, 1983, p.33-34).

Segundo Singer, entre os anos de 1842 e 1853, as exportações da produção colonial triplicam, tendo sextuplicado entre os anos de 1854 e 1860, consistindo, principalmente, em linho, arroz, fumo e mate (SINGER, 1977, p.157). A produção colonial, já no período compreendido pela guerra, abastecia o mercado da capital, agora o crescimento da produção passa a permitir a exportação dos produtos agropecuários para outras províncias. Segundo Singer, a capital teria começado a readquirir sua função comercial na década de 1860 (SINGER, 1977, p.157), em razão de intermediar o comércio das colônias alemãs. Na verdade, esta função nunca foi perdida pela cidade, ela apenas ficou minimizada em razão, principalmente, da eclosão da guerra civil. Com a paz, gradualmente foi restabelecido o fluxo comercial e Porto Alegre, conseqüentemente, retomou seu papel de entreposto. Fluxo

³¹² Citando a “Coleção dos Mapas Estatísticos do Comércio e Navegação do Império do Brasil”, publicado em 1854, mas que se refere aos anos de 1847 e 1848, Franco destaca que, neste período, 194 embarcações, com tonelagem média de 220ton, estiveram no porto de São José do Norte, 175 com 137 ton. no porto de Rio Grande, e apenas 8 com 110 ton. no porto de Porto Alegre. FRANCO, Sérgio da Costa. Op. cit., p. 32. O pequeno número e a baixa tonelagem das embarcações que visitaram o porto de Porto Alegre, são consequência das limitações existentes na navegação da Lagoa dos Patos e do Lago Guaíba.

comercial que, de certa forma, por uma determinação geográfica³¹³, passava necessariamente pela cidade. Portanto, com o desenvolvimento das colônias alemãs já existentes e com a criação de novas³¹⁴, foi intensificado o comércio com a inclusão dos novos núcleos urbanos à rede comercial já existente, a qual sempre teve a cidade de Porto Alegre como principal empório. Segundo Singer, “as colônias, neste período, se estabelecem nos vales dos rios (Jacuí, Pardo, Taquari, Caí e Sinos), cujos cursos são navegáveis e que desembocam no Guaíba”. A localização destas colônias às margens dos rios faz com que a navegação fluvial assumira importância crucial, pois era o único meio de transporte economicamente viável. E Porto Alegre, por sua localização privilegiada, torna-se o escoadouro de toda produção das colônias (SINGER, 1977, p.158).

³¹³ Para não ser tachado de determinista geográfico, podemos dizer que em, última instância, a localização geográfica da cidade determinou que a mesma desempenhasse a função comercial que marcou sua história. Mas ponderando que, se houve esta determinação, foi por que o desenvolvimento técnico e a falta de recursos não permitiram à época a utilização de um meio de transporte alternativo e mais eficiente que sobrepujasse a navegação.

³¹⁴ Segundo Singer, o movimento migratório alemão recomeça em 1844, tendo sido fundadas as colônias oficiais de Santa Cruz, em 1849; Santo Ângelo, em 1857; Nova Petrópolis, em 1858 e Monte Alverne, em 1859. Além de colônias particulares nos vales do Caí, Taquari e Rio Pardo. (SINGER, 1977, p.158).

3.4 Melhorias na navegação da Lagoa dos Patos e Lago Guaíba

Melhorias na sinalização da rota de navegação entre Rio Grande e Porto Alegre, na Lagoa dos Patos, somente foram possíveis depois de terminada a Guerra dos Farrapos. A atuação destes rebeldes, abordando as embarcações mercantis e da marinha, impedia o fluxo contínuo e habitual da navegação e a possibilidade de melhoramento das condições de navegação da Lagoa. Com o fim do conflito, as imediatas medidas tomadas pelo governo provincial neste sentido indicavam a importância da navegação interior para o desenvolvimento econômico da província. Preocupação já expressada no início da década de 1820, pelo charqueador Antônio José Gonçalves Chaves que via para Porto Alegre um futuro promissor. Segundo ele, uma “praça comerciante de grande solidez e superior a qualquer outra da província, particularmente no comércio interior, que é o mais útil ao país” (CHAVES, apud FILHO; FRANCO, 2004, p.50). Contudo, para que isto fosse consumado, conviria que se balizasse “perfeitamente toda a Lagoa dos Patos [...]” (CHAVES, apud FILHO; FRANCO, 2004, p.50). Ainda em 1840, em pleno desenvolvimento do conflito farroupilha, o governador Francisco José de Souza Soares de Andréia ordenou que se instalasse um barco farol no Estreito (CAMPÊLO; DUHÁ, 2009, p.64). Contudo os melhoramentos foram mais sistemáticos após o final da guerra. Em 1846, foi criado um projeto de balizamento e construção de faróis, elaborado pelo Cap.Ten. Joaquim Raimundo de Lamare, sob ordens de presidente da província. Em lei provincial do mesmo ano, foi estabelecido que ficasse o presidente da província responsabilizado pela implantação do projeto (FRANCO, 1983, p.35). Não tardou para que se iniciasse o balizamento da Lagoa dos Patos, que foi finalizado em junho de 1847³¹⁵. A instalação dos faróis foi mais demorada, porém, já em 1848, haviam sido construídos os faróis provisórios de Cristovão Pereira e Bojuru (FRANCO, 1983, p.36). Entraram os mesmos em pleno funcionamento, somente em junho de 1849. Neste mesmo ano, foi deslocado o barco farol de Estreito para a barra do canal São Gonçalo em Pelotas, sendo substituído por um farol fixo (FRANCO, 1983, p.36). Ainda em 1848, entrava em operação a primeira “barca de escavação” (draga) (CAMPÊLO; DUHÁ, 2009, p.64), com o fim de desobstruir a rota de navegação, com a remoção dos baixios da Lagoa dos Patos e das demais vias interiores. Se havia dificuldades de navegação na Lagoa dos Patos nas vias interiores, estas dificuldades agravavam-se pelo estreitamento dos cursos

³¹⁵ Balizas teriam sido instaladas nas proximidades dos bancos de São Simão, Cristovão Pereira, Desertores, Dona Maria, Bojuru e Ponta da Barba Negra. CAMPÊLO, Manoel Ramalho; DUHÁ, Paulo Antônio Dutra. Op. cit., p. 64.

navegáveis. O relato do viajante Aimé Bonpland, que navegou pelo Rio Jacuí em 1849, é representativo desta situação.

O Jacuí tem pouca água e apesar de que o vapor seja pequeno e não exija mais que três palmos de água e algumas polegadas, nossa navegação durante todo este primeiro dia foi muito dificultosa, nós encalhamos várias vezes e uma destas circunstâncias nos fez perder desde duas horas da tarde até depois das dez horas da noite (BONPLAND, apud FILHO; FRANCO, 2004, p.87).

Na década de 1850, continuaram os trabalhos de sinalização da Lagoa dos Patos com a edificação dos faróis do Capão da Marca, em 1850, e da Barba Negra, em 1852. Em março de 1860, “completando o sistema básico de iluminação das rotas náuticas de Porto Alegre”, foi edificado o farol de Itapuã, no estreito onde as águas do Guaíba se encontram com as da Lagoa dos Patos³¹⁶. Abaixo segue imagem, contida em planta da cidade de Porto Alegre de 1906, com a localização dos faróis de navegação. Os círculos amarelos mostram, possivelmente, o raio de alcance dos faróis e a linha vermelha a rota ou o canal de navegação da Lagoa dos Patos.



Figura 40 - Desenho da Lagoa dos Patos com a localização do sistema de faróis para navegação.

³¹⁶ No mesmo local onde foram instaladas as baterias pelos farrapos para manter o controle sobre a navegação entre Rio Grande e Porto Alegre. E, muito antes disso, onde foi instalada bateria para a defesa de um possível ataque espanhol, em decorrência da invasão castelhana de 1763.

O governo provincial também se preocupou em desobstruir, tirando paus e objetos que impediam o livre trânsito das embarcações nos rios Jacuí e Pardo. A importância da rota fluvial, ligando Porto Alegre ao interior da província, era tal, que Caxias, primeiro presidente após o final da guerra, em seu primeiro relatório, propôs a dragagem do “Rio Jacuí e Vacacaí até São Gabriel e a construção de um canal ligando as Bacias do Jacuí e do Ibicuí” (CAMPÊLO; DUHÁ, 2009, p.65). Proposta que, se tivesse sido consumada, criaria um acesso alternativo à fronteira oeste do Brasil, não mais sendo necessária a utilização para tal fim do Rio da Prata.

Em suma, as melhorias nas condições de navegação, permitida pela sinalização da Lagoa dos Patos com balizas, boias e principalmente faróis, eliminaram um ponto de “estrangulamento econômico”, que impedia um maior fluxo comercial entre as cidades de Rio Grande e Porto Alegre. Com a sinalização, a navegação não estava mais restrita às viagens diurnas. A navegação noturna, mesmo que ainda com alguns riscos, possibilitou maior comunicação entre as duas cidades.

3.5 A navegação no Rio Grande do Sul e Porto Alegre em meados do século XIX

A navegação, beneficiada pelas melhorias na sinalização das rotas, gradualmente foi ganhando um novo protagonista, o barco a vapor. A primeira embarcação surgida na província foi a barca “Liberal”, com o casco construído em Pelotas e o maquinário importado dos Estados Unidos da América do Norte (CAMPÊLO; DUHÁ, 2009, p.73). Singrou as águas da Lagoa dos Patos a partir de 1832, tendo em sua segunda viagem, visitado os portos de Porto Alegre, Triunfo, Rio Pardo e São Leopoldo (CAMPÊLO; DUHÁ, 2009, p.73). Contudo, a eclosão da Guerra dos Farrapos interrompeu o desenvolvimento do transporte hidroviário, somente retomado com o fim do conflito. Antes ainda do início do conflito armado, em 1834, chegou à Câmara de Porto Alegre uma proposta da empresa Norte Americana, Carrol Forbs e Cia, pedindo o privilégio exclusivo, por dez anos, para explorar os serviços de barcos a vapor em toda a província³¹⁷. Porém a proposta não foi apreciada, por não ser de incumbência da Câmara de Vereadores. Após o intervalo da guerra, empresas de transporte fluvial começaram a explorar as vias interiores da província. As embarcações a vapor, por dispensar a força do vento e serem mais facilmente manobráveis nos rios, passariam, na segunda metade do século dezenove, a dominar a atividade de transporte de passageiros nos cursos fluviais interiores da província. Contudo sua supremacia no transporte fluvial, principalmente nos rios, não foi alcançada facilmente nos mares e, mesmo na navegação lacustre, onde as embarcações a vela ainda mostravam ser a melhor opção.

Desta forma, demorou décadas para o vapor substituir os veleiros nos mares. Na primeira metade do século dezenove, as embarcações a vela atingiram o apogeu de seu desenvolvimento técnico, a exemplo dos Clipper norte-americanos, continuando a dominar a navegação marítima. Na navegação fluvial, a disputa pendeu para as embarcações a vapor, já que, neste ambiente, a propulsão a vela sempre foi, se não inútil, difícil de ser utilizada.³¹⁸: As embarcações a vapor somente iriam dominar os mares, além dos rios onde, em meados do século dezenove, já predominavam, após uma série de evoluções técnicas que as tornaram mais seguras e eficientes³¹⁹.

³¹⁷ Segundo Torres, um grupo de acionistas dirigidos pela mesma empresa teria financiado, em 1823, a vinda de “máquinas a vapor para a dragagem do canal em frente ao porto (Rio Grande), que permitiu o acesso a navios de 200 toneladas ou mais” (TORRES, 2010, p.43). A empresa norte-americana com estes investimentos, possivelmente, via na navegação interior da província um futuro promissor e a promessa de grandes lucros.

³¹⁸ Nos Estados Unidos da América do Norte, no início do século XIX, os vapores já dominavam a navegação interior do país, “uma centenas de piróscafos queimando lenha – combustível abundante e barato – [...] e mais de 400, em 1830” (SCHNERB, 1996. p. 65).

³¹⁹ Uma dessas inovações foi o propulsor helicoidal, que iria aposentar, gradualmente, as enormes rodas de pás. Lenta também seria a aplicação do condensador de superfície que permitia aumentar o aquecimento da caldeira, tornando mais eficiente o desempenho dos motores. Outra inovação, descoberta em 1860, foi chamada máquina

No Rio Grande do Sul, a presença dos vapores começou a ser mais evidente com a criação das primeiras linhas, em meados do século dezenove, na navegação interior. A eficiência dos vapores neste tipo de transporte fez com que, em poucos anos, o dominasse e tornasse obsoletas outras embarcações. A implantação das linhas de vapores para o transporte de carga e, principalmente, passageiros nos principais cursos da bacia do Rio Jacuí, tenha extinguido, gradualmente, com o transporte tradicional das canoas de tolda. Estas, possivelmente, continuaram a serem utilizadas apenas no transporte de pequenas cargas, em pequenas distâncias, e nos cursos dos rios que impediam o acesso de embarcações de maior calado.

A canoa continuou a ser utilizada no trânsito de gêneros alimentícios das propriedades rurais próximas de Porto Alegre. Como é o caso das embarcações de Manoel Alves Louzada, estancieiro que, em 1840, possuía uma “frota de lanchões, botes e canoas, com a qual transportava os produtos de suas fazendas para venda em Porto Alegre” (CAMPÊLO; DUHÁ, 2009, p.127).

A belga Marie van Langendonck, que para chegar a seu destino, em uma colônia às margens de um dos afluentes do Rio Caí, em 1857³²⁰, teve que utilizar do serviço do que denominou de “lanchão”; porém, pela descrição da embarcação presente no relato da viajante, sabemos que possivelmente tratava-se de uma das célebres canoas de tolda. Segundo Marie:

Assim é que depois de dez dias passados em Porto Alegre, o Sr. De Montravel providenciou para nós e nossas bagagens um bonito lanchão – pequena embarcação com convés – que se movia, ou por meio de quatro remos, ou com a ajuda de varas apoiadas oblicamente no fundo da água na parte dianteira da pequena embarcação, sobre cada uma dessas varas um homem apóia com força o ombro esquerdo para dar o empurrão que transmite à lancha um vigoroso impulso (LANGENDONK, apud FILHO; FRANCO, 2004, p.104).

As canoas de tolda, úteis, como testemunhado, em determinadas situações, não se mostraram competitivas aos vapores nas viagens mais longas. A capacidade de carga, a regularidade e a velocidade das embarcações a vapor induziram a aposentadoria das canoas de tolda no transporte em distâncias mais longas. Os viajantes, que estiveram ou passaram por Porto Alegre entre as décadas de 1840 e 1850, com exceção ao de Marie van Langendonck, em seus relatos não fazem referências às, antes, célebres canoas.

de *compound* que possibilitava a economia do combustível, fator limitador para as viagens de longo curso. permitindo uma maior eficiência dos motores. Ibidem, p. 74

³²⁰ Colônia que daria origem à cidade São Vendelino.

A qualidade, todavia, dos serviços de navegação a vapor, nos primeiros anos de sua implantação, não deixavam muito atrás os serviços prestados pelas embarcações a vela. As viagens, nestas embarcações, em condições boas levavam em média vinte e quatro horas. Contudo, por depender dos caprichos dos ventos, poderiam se prolongar por dias. As embarcações a vapor não estavam sujeitas a esta limitação; mas, por ser um transporte relativamente novo, apresentava inúmeros problemas técnicos, exigindo seguidos reparos pelos mecânicos. A. Rugbaean relata que, em 1850, demorou dois dias “em uma tormentosa travessia” em um pequeno vapor do governo, entre Rio Grande e Porto Alegre (RUGBBAEAN, apud FILHO; FRANCO, 2004, p.91). Tempo duas vezes maior que a média das viagens em embarcações a vela. A solução encontrada para os inconvenientes da dependência dos ventos por parte dos barcos a vela e os inconvenientes advindos dos problemas técnicos por parte das embarcações a vapor foi à utilização de embarcações híbridas, ou seja, embarcações com propulsão a vela e a vapor. Estas embarcações frequentaram por décadas os portos da província até o aprimoramento tecnológico das embarcações a vapor, dispensando a utilização de velas. O viajante Aimé Bonpland, que esteve em 1849 em Porto Alegre, deixou um importante relato sobre uma destas embarcações, o vapor Porto-Alegrense que fazia a viagem entre Porto Alegre e Rio Grande.

O vapor Porto-Alegrense tem a força de 50 cavalos, é bastante grande e é munido de dois mastros e de velas [...]. O vapor é bastante bem distribuído, bem conservado e muito limpo. Conta 17 camarotes, todos providos de colchões, travesseiros, cortinados, etc. Pelo meio-dia temos chuva e sucessivamente levantou-se um vento bastante forte que nos permite conservar as velas até onze horas da noite (BONPLAND, apud FILHO; FRANCO, 2004, p.88).

Contudo, a frequência de chegada destas embarcações e das embarcações a vapor que faziam as viagens através da bacia do Jacuí era limitada. Problema enfrentado por A. Rugbaean, que teve que esperar muito tempo até que chegasse uma embarcação para continuar sua viagem para o interior da província. Após desistir de realizar a viagem por terra pela campanha devido à chuva, Rugbaean decidiu continuar sua jornada, embarcado.

Mas a água vinda quando não era querida e o vapor não vindo quando era desejado forçaram-me a ser quase prisioneiro e passaram-se quase quinze dias até que pudessem retomar minha jornada, em qualquer direção (RUGBAEAN, apud FILHO; FRANCO, 2004, p.92).

Os percalços enfrentados por Rugbaean gradualmente foram eliminados, com a implantação das linhas regulares de vapores. A primeira linha de vapor foi criada, ainda em

1846, por Valentin Diehl, ligando Porto Alegre à colônia de São Leopoldo através do Rio dos Sinos (CAMPÊLO; DUHÁ, 2009, p.154). O pioneirismo desta linha no Rio dos Sinos é representativo do grande fluxo de mercadorias e pessoas entre as duas cidades, em meados do século XIX. Outras linhas foram criadas, como a da bacia do Jacuí, servindo, em especial, o Rio Taquari; linha que começou a ser explorada em 1847 pela Cia. Jacuí (CAMPÊLO; DUHÁ, 2009, p.127). Em 1860, o viajante Henrique Ambauer utilizou os serviços da Companhia Jacuí em viagem à cidade de Cachoeira do Sul (AMBAUER, apud FILHO; FRANCO, 2004, p.101), indicando que a empresa ampliará o seu raio de atuação em mais de 100 km. A mesma companhia, em 1858, inaugurou a linha entre Porto Alegre e Barra do Ribeiro (CAMPÊLO; DUHÁ, 2009, p.157), e muitas outras viriam no decorrer da segunda metade do século dezenove. Somando-se com advento das ferrovias, completariam o sistema que dominaria o transporte de cargas e passageiros por anos, até o advento das rodovias no século vinte.

3.6 A cidade nas duas décadas após a guerra civil

Neste contexto, a cidade de Porto Alegre sofreu inúmeras modificações que gradualmente alteraram seu aspecto de cidade colonial. O litoral da cidade com as seguidas vendas e aforamentos de terrenos reduziu sensivelmente as áreas livres do litoral. O panorama da cidade visto do lago agora não mais mostrava uma extensa praia de ponta a ponta do litoral. Com os aforamentos dos terrenos de marinha, as áreas de logradouros públicos se restringiram apenas aos largos reservados pela Câmara da cidade. Os arrendatários e proprietários dos terrenos de beira-rio, como condição de sua aquisição ou aforamento, avançaram com aterros sobre o lago, formando gradativamente, com a construção de paredões, o alinhamento de um cais retilíneo. Alinhamento dado pela edilidade ao construir os paredões de pedra nos principais logradouros da cidade. A redução em número e tamanho destes logradouros prejudicou, de forma geral, a população da cidade, que não mais poderia utilizar-se, para suas atividades cotidianas, das facilidades de um litoral livre. Dentre a população, os proprietários de estaleiros e, possivelmente, a população mais pobre da cidade sofreram o maior ônus da concessão dos terrenos do litoral a particulares. A atividade de construção e reparos navais que, tradicionalmente, ocupava grande parte da extensão do litoral da cidade, se viu obrigada a se concentrar nas extremidades do centro urbano, deixando livre a área central para as atividades de comércio de abastecimento da cidade e de importação e exportação de mercadorias. Por fim, a remoção dos estaleiros da extremidade oeste do litoral da cidade, devido à criação de praça de recreio e edificação de um presídio, fez com que os mesmos fossem deslocados e concentrados na extremidade oposta. Esta área, já ocupada pela atividade de construção naval e pelo comércio de lenhas, também era ocupada por ranchos, possivelmente habitados pela população pobre da cidade, posseiros que ali se estabeleceram, quando pouco interesse era dado àquela porção do litoral. O deslocamento e a concentração dos estaleiros para aquela porção do litoral fez com que a municipalidade aumentasse a fiscalização sobre a posse ilegal dos terrenos junto à praia, mandando demolir os arranchamentos ilegais.

O crescimento da atividade comercial na cidade valoriza os terrenos junto à orla, induzindo a Câmara a aforá-los, tendo sido arrematados, principalmente, por comerciantes, pois os terrenos eram os mais propícios para o estabelecimento de armazéns e atacados, nos quais se poderiam diretamente receber as mercadorias nos atracadouros particulares. Um ônus para o restante da população que não poderia mais utilizar o espaço livre do litoral, mas também era a consequência da inexistência de um porto público capaz de atender a demanda por atracadouros frente ao crescimento do fluxo comercial. O trapiche público não mais

conseguia responder a esta demanda, situação que se agravou com o passar dos anos. A concessão dos terrenos da marinha a particulares, principalmente, comerciantes; que, por determinação legal e necessidades advindas de suas atividades, construíram paredões e, gradativamente, inúmeros trapiches (ao final do século contavam dezenas), foi o que no fim, precariamente é verdade, atendeu a demanda por atracadouros. Esta política de concessões fez com que a cidade se expandisse continuamente sobre as águas do lago, detendo-se somente quando atingido o canal de navegação, junto ao qual se poderia construir um cais acostável, mais adaptado às embarcações a vapor, substituindo os precários trapiches.

As áreas públicas junto à orla restringiram-se a alguns logradouros. A privatização da orla pública ocasionou o problema do acesso ao lago pela população. Se antes existia uma ampla praia para atracação de pequenas embarcações e para as práticas cotidianas da população, o acesso ao lago agora se restringia aos logradouros públicos e à desembocadura das ruas. Estas continuamente fiscalizadas pelo poder público para que particulares não as obstruíssem, recebendo mesmo algumas delas melhoramentos para facilitar o acesso ao lago, como rampas para varar embarcações.

Concomitantemente à transformação física do litoral, ocorre uma especialização de áreas funcionais. O convívio de atividades variadas em um mesmo espaço, situação característica da Porto Alegre colonial da primeira metade do século XIX (o exemplo da Praça da Quitanda é ilustrativo), não mais era tolerado. Ocorre por parte da edilidade a tentativa de delimitar espacialmente estas atividades cotidianas, de certa forma confirmando as que se impunham e predominavam nos espaços delimitados. Esta especialização de diferentes áreas do litoral foi, em parte, devido aos transtornos causados pelos sítios recentes que a cidade havia sofrido durante meia década, durante os quais as atividades cotidianas se concentraram no estreito espaço delimitado pelas fortificações da cidade. Com o fim dos sítios, surge a necessidade de redistribuir estas atividades que não mais tinham a razão de ficar restritas à área central da cidade, causando inúmeros transtornos à população. Como exemplo, podemos citar o problema de salubridade pública decorrente do hábito arraigado da população em depositar os seus dejetos e lixo doméstico às margens do lago, situação agravada pelo crescimento populacional e pelo fato de a maior parte desta população se encontrar concentrada na área urbana da cidade. Costume que a municipalidade tenta disciplinar, determinando locais específicos para os descartes; não evitando, contudo, que a situação de insalubridade contribuísse para “ceifa” em sua população, ocasionada pelo surto epidêmico de *cólera morbus*. O desenvolvimento econômico da cidade, com o aumento do fluxo comercial interno, relacionados às atividades de abastecimento da cidade em gêneros

alimentícios em franco crescimento, e também devido ao aumento do fluxo comercial com os países estrangeiros, comércio estagnado durante a guerra, que começa a se recuperar, também são fatores que desencadearam o zoneamento das atividades e a necessidade de fiscalizá-las para a manutenção desta ordenação espacial.

O litoral da cidade ficou dividido, de forma geral e considerando as atividades que predominaram sobre as demais, em quatro áreas. São elas: a relacionada às atividades artesanais de construção naval e madeiras no litoral do Caminho Novo; a relacionada ao comércio de gêneros alimentícios no Largo do Paraíso; a relacionada às atividades comerciais de importação e exportação na Praça da Alfândega; e, por fim, a área em que predominaram as atividades militares e de repressão do Estado no Largo do Arsenal.

3.6.1 O Largo do Paraíso e o mercado local

Nos anos subsequentes ao final dos cercos, os vereadores da cidade iniciaram as discussões e tomaram as primeiras providências para prover a cidade de novos equipamentos necessários à urbe. A criação de um local para concentrar o comércio de gêneros alimentícios foi uma das primeiras preocupações da câmara após o período dos cercos a cidade. O Largo do Paraíso foi o local escolhido para receber o primeiro mercado da cidade; estabelecimento que concentraria todo o comércio de alimentos, facilitando a fiscalização e a cobrança de impostos pelos vereadores. O largo já havia recebido parte das quitandas que foram deslocadas quando da edificação do prédio da alfândega. A ocupação desordenada do espaço do largo junto à praia pelas quitandas, segundo Macedo, foi o motivo para “reunir tudo aquilo em um bloco só, num edifício de programa específico que fosse o centro do negócio de legumes, hortaliças, frutas e aves” (MACEDO, 1968, p.152).

Em 1842, foram iniciadas as obras para o novo mercado e de uma rampa na desembocadura da Rua de Bragança, para nela aportarem as pequenas embarcações que viessem trazer gêneros ao mercado³²¹; facilitando, desta forma, os trabalhos de desembarque de mercadorias.

A rampa associada ao prédio do mercado tornou-se parte de um projeto maior, que modificaria a praia junto ao largo em uma praça guarnecida de cais de pedra, cujo orçamento e planta foram determinados que fossem feitos em 16 de julho de 1842³²². Para a construção do cais foi necessário o aterro de todo o largo, transformando a antiga praia em uma ampla praça. A Rua de Bragança, a leste do mercado, teve que ser aterrada e calçada³²³, para facilitar o acesso das carretas à rampa de atracação das embarcações na desembocadura da mesma, modificação premente, já que os vereadores determinaram que o largo fosse o local para os proprietários de “carros, carretas e carroças” pagarem os impostos de trânsito destes veículos³²⁴. A medida, somada ao automático direcionamento das carretas que iam ao largo comercializar mercadorias, tornou o largo a estação para estes veículos.

O projeto de construção do cais sofreu algumas modificações, priorizando-se áreas “convenientes” nas extremidades do cais para o embarque e desembarque das embarcações. Na ata de 12 de janeiro de 1844, em que foi publicado o edital de arrematação da obra, tomamos conhecimento de que integraria o plano da obra a construção de um “cais, com duas

³²¹ Ata da Câmara de 08 de abril de 1842. (AHPA).

³²² Ata da Câmara de 16 de julho de 1842. (AHPA).

³²³ Ibidem, 18 de abril de 1843. (AHPA).

³²⁴ Ata da Câmara de 27 de julho de 1843. (AHPA).

rampas, dois diques e duas escadas”³²⁵. Uma das rampas trata-se da já citada rampa associada ao prédio do mercado, a qual formaria com um dique a estrutura da doca leste do Cais do Paraíso; que serviria às embarcações que traziam gêneros alimentícios para serem comercializados no mercado, razão pela qual ficaria, posteriormente conhecida como “Doca das Frutas”. Na outra extremidade da praça, na desembocadura do Beco da Casa da Ópera, ou Beco dos Ferreiros, ficaria localizada a outra rampa e dique, formando a doca oeste. A mesma, possivelmente, foi planejada para servir às oficinas artesanais dos ferreiros que ali, já há anos, produziam peças para embarcações, carretas e outros usos. Esta doca levou mais tempo para ser concluída, recebendo, ao final do século, a denominação de “Doca do Carvão”, muito provavelmente, por ali aportarem as barcas que traziam este combustível para o abastecimento das caldeiras dos motores a vapor de embarcações e fábricas da cidade.



Figura 41 - Doca das Frutas, vista a partir da Rua de Bragança (atual Marechal Floriano); à esquerda, em segundo plano, o atual Mercado Público, à época, recém-construído.³²⁶

Entre as duas docas, um amplo espaço formado com o aterro da margem do lago, que, segundo Macedo, serviria para o estacionamento e manobra de carros e carroças em demanda às compras ou ao abastecimento (MACEDO, 1968, p.152).

A obra do Cais do Paraíso passou por inúmeros contratemplos, possivelmente, devido ao pioneirismo da mesma, pois foi o primeiro local do litoral da cidade onde foi construído um cais de alvenaria. A inexistência de profissionais com conhecimento técnico e experiência na construção de estruturas de atracação para acostagem das embarcações foi o principal fator destes contratemplos. O cais para acostagem e até mesmo as docas projetadas exigiam

³²⁵ Ata da Câmara de 12 de janeiro de 1844. (AHPA).

³²⁶ Doca do Mercado, Terragno, Luiz, 3º quartel do século XIX, P&B, Papel, 16,5x23cm. Fototeca Sioma Breitman, Museu Joaquim José Felizardo (MJFF).

estruturas capazes de resistir às vagas do lago e ao ambiente constantemente úmido; resistência também exigida para atracar as embarcações de forma que não causasse danos à estrutura do cais. A obra do cais, poucos anos após seu início, enfrentou os primeiros problemas. Seu administrador, reconhecendo as limitações técnicas para o andamento da mesma, informa a Câmara da “necessidade que há ter um mestre e engenheiro para darem direção a obra”³²⁷; o que levou um vereador a sugerir a paralisação dos trabalhos de construção do cais enquanto não providenciassem os profissionais necessários para o bom andamento da mesma. Contudo a câmara não aprovou a sugestão, o que, provavelmente, levou ao pedido de demissão do administrador³²⁸. Em 30 de janeiro de 1845, dois dias após a demissão do administrador da obra, foi nomeado como mestre Luis Pereira Dias³²⁹, responsável pela planta do cais, mas que ironicamente reconhecia que não poderia executar o projeto sem modificá-lo, segundo ele, “tendo atenção a extensão e qualidade do terreno”³³⁰. A obra se prolongou por longos anos, tendo ocorrido novas modificações no projeto e inúmeras substituições nos administradores, e até mesmo a sugestão de demolição do cais. Na obra do cais, a construção da doca foi a que gerou, possivelmente, os maiores problemas. Depois de quase concluída, após exame de um engenheiro, teve que ser consertada devido aos defeitos em sua construção³³¹. Chegaram a discutir a demolição do que já havia sido feito. Entretanto, apesar dos contratempos, a doca entrou em funcionamento em outubro de 1848, com a autorização da Câmara para que o procurador a abrisse para o uso público³³². Após o revestimento dos seus paredões da doca com pedras de cantaria³³³, as preocupações da Câmara ficariam concentradas em sua conservação. A partir de então, a doca entra em pleno funcionamento, constatado pela solicitação para ser atracado barco a vapor no lado esquerdo da mesma³³⁴ e pela autorização dada pela Câmara para o desembarque de gêneros alimentícios nos três lados da doca³³⁵. A atracação de barcos a vapor na extremidade da doca seria recorrente, possivelmente, porque era um dos poucos locais onde era possível a acostagem, o que facilitava e tornava menos trabalhoso o embarque e desembarque de passageiros. O fluxo de embarcações e das atividades de desembarque de gêneros alimentícios na rampa da doca já era tanto neste período que, possivelmente, tenha sido o responsável pelo

³²⁷ Ata da Câmara de 24 de janeiro de 1845. (AHPA).

³²⁸ Ata da Câmara de 28 de janeiro de 1845. (AHPA).

³²⁹ Ata da Câmara de 30 de janeiro de 1845. (AHPA).

³³⁰ Ata da Câmara de 15 de abril de 1845. (AHPA).

³³¹ Atas da Câmara de 28, 07 de abril e 12 de maio de 1846. (AHPA).

³³² Ata da Câmara de 24 de outubro de 1848. (AHPA).

³³³ Atas da Câmara de 08 de março e 09 e 19 de agosto de 1850. (AHPA).

³³⁴ Ata da Câmara de 27 de setembro de 1852. (AHPA).

³³⁵ Ata da Câmara de 11 de janeiro de 1852. (AHPA).

acúmulo de lixo no local, acúmulo de imundícies que levaria a Câmara a estudar a criação de postura, proibindo os despejos no local³³⁶. Ao final da década de 1850, consertos já eram necessários no calçamento da rampa da doca³³⁷, como de serviço de desentulho para desobstruir o dique, a fim de permitir o acesso das embarcações³³⁸. A ação das águas do lago com o seu constante assoreamento, acumulando areia no interior da doca, passou a exigir o seu seguido desentulhamento. Problemas, também, eram ocasionados pelas maiores embarcações que, ao atracar na doca, acabavam por travancar o acesso para embarcações menores, tendo, os vereadores da cidade, proibido que barcos a vapor, iates e canoas grandes, entrassem na doca³³⁹.



Figura 42 - Doca das Frutas, abarrotada de lanchões e canoas, no final do século XIX³⁴⁰.

Os vestígios da estrutura da antiga Doca das Frutas foram identificados em intervenção arqueológica no ano de 1999 (prancha 05). A estrutura encontrada corresponde à descrita pelos documentos históricos, sendo formada por alvenaria de pedras e revestida por Lages de arenito (ver figura 03). Também, foi evidenciado o calçamento de pedras irregulares da rampa da doca.

O direcionamento de recursos para o andamento da construção do cais também foi avultado, tendo o presidente da província, em 09 de maio de 1845, alocado a quantia de 20 contos de reis para a continuação da obra. Quantia somada aos recursos já gastos muito

³³⁶ Ata da Câmara de 11 de janeiro de 1852. (AHPA).

³³⁷ Ata da Câmara de 16 de janeiro de 1857. (AHPA).

³³⁸ Ata da Câmara de 29 de julho de 1858. (AHPA).

³³⁹ Ibidem.

³⁴⁰ Doca do Mercado Público, Calegari, Virgílio, 4º quartel do século XIX, P&B, Papel/Albumina, 16,4x21,5cm. Fototeca Sioma Breitman, Museu Joaquim José Felizardo (MJJF).

superior aos recursos direcionados para outras obras públicas da cidade, o que indica a importância da obra deste cais para a municipalidade.

Como ocorrera com outras obras públicas, a Câmara teve que assumir a obra do cais por falta de empreiteiros interessados na arrematação da mesma³⁴¹. O Largo do Paraíso transformou-se em um grande canteiro de obras com os trabalhos de edificação do mercado, de escavação e aterro, respectivamente, para a construção das docas e do cais, assim como pelo depósito das pedras de cantaria (arenito) necessárias às obras³⁴². O aterro da praia e do largo para a criação do cais demorou anos para ser finalizado. O espaço foi lentamente modificado com os sucessivos aterros colocados pela Câmara e pelos particulares pagos por ela pelas carroças de terra que estes ali depositavam³⁴³. A despesa com o pagamento a estes particulares e a intenção de acelerar o processo de terraplenagem do largo levou a Câmara a determinar a fabricação de carroças para o serviço e a remoção para o local dos “lixos que se costumão depositar nas ruas, praças e praias da cidade”³⁴⁴. Ou seja, por algum tempo a praia do Largo do Paraíso tornou-se uma espécie de “lixão” da cidade, recebendo, conjuntamente e de forma sucessiva, camadas de dejetos e de aterro.

A proporção de aterro necessária para cobrir a margem do lago, constituindo uma plataforma sobre a qual se criaria a Praça do Mercado, foi muito grande. O litoral em declive, apesar de suave (prancha 04), exigiria quantias cada vez maiores de aterro, à medida que se adentrava o lago; dificuldade que justificava a preocupação do mestre da obra. A determinação do despejo do lixo doméstico no local foi uma medida visando minimizar os gastos com aterro. A deposição de lixo pela população já ocorria devido o local já ser um dos pontos onde era permitido o descarte de lixo no litoral, mas possivelmente o deslocamento de todo o lixo da cidade para lá, para aterrá-lo, tenha intensificado o acúmulo. Santos encontrou como período de maior acúmulo o intervalo entre os anos de 1830 e 1870, possivelmente, devido a esta medida tomada pela Câmara, época em que foi feito o aterro para construção da Praça do Mercado. A concentração maior de vestígios arqueológicos na metade leste do sítio

³⁴¹ Ata de Câmara de 08 de fevereiro de 1844. (AHPA).

³⁴² Em ata da Câmara de 21 de março, foi contratado José Inácio Teixeira Júnior para fornecer 2.000 varas, em torno de 2.200m lineares, de pedra de cantaria para serem utilizadas nas obras do cais. Na ata, não é informada a matéria prima das pedras, mas possivelmente tratava-se de arenito, suspeita confirmada pela pesquisa arqueológica que identificou os vestígios da Doca leste do cais. A utilização de pedras de arenito para construção foi preferida pela facilidade em trabalhá-la, ao contrário de outras pedras como o granito, abundante em Porto Alegre, mas que é muito duro, o que dificulta o trabalho de talhá-lo. Dificuldade aumentada pela falta, à época, de ferramentas e técnicas apropriadas para isso. As pedras de arenito, possivelmente, eram extraídas das jazidas existentes no pé da Serra Geral e transportadas para Porto Alegre por via fluvial.

³⁴³ A ata da Câmara de 17 de agosto de 1846, na qual é colocada em pregão a contratação de mil carroças de aterro, nos dá uma ideia do volume de terra movimentado pela obra.

³⁴⁴ Ata da Câmara de 22 julho de 1844. (AHPA).

(prancha 02) decorre do fato do antigo alinhamento da margem por ali passar, tornando mais fácil o despejo daquele ponto sobre o lago, como também, possivelmente, de localizar-se naquela imediação a ponte de despejo, como já referido anteriormente. Foi feito um grande aterro de saibro sobre a camada de lixo, possivelmente, para lacrar a camada de imundícies, evitando os odores indesejados e para nivelamento do terreno sobre o qual seria posteriormente edificado o novo mercado da cidade.

As obras de construção do cais continuaram por alguns anos depois de finalizado o prédio do Mercado. Este entrou em funcionamento em 1º de outubro de 1844 (MACEDO, 1968, p.152). Com sua instalação e seu regulamento vigorando, ficou proibida, pelo primeiro artigo do regulamento da praça do mercado, a venda de produtos alimentícios fora de suas dependências.

Depois do dia marcado para a abertura da Praça do Mercado ninguém poderá vender, fora da mesma, carnes verdes, hortaliças, frutas, aves, mantimentos e mais objetos, que se costumão vender na praça denominada = Quitanda³⁴⁵.

O segundo artigo do regulamento modera a proibição, permitindo a venda de gêneros alimentícios “depois das 8h no verão e das 9h no inverno” por ambulantes, porém com a condição de os mesmos não se deterem por muito tempo nas ruas, largos e praias da cidade³⁴⁶. O estabelecimento do novo mercado e a proibição da venda de alimentos em outros locais da cidade fez com que o restante das quitandas, que ainda ocupavam o lado oeste da Praça da Alfândega, fosse transferido para a Praça do Mercado. A Praça da Alfândega que desde a década de 1820 fora dividida pelo comércio de varejo de gêneros alimentícios, feito pelas quitandeiras, e pelo comércio de exportação e importação, controlado pelas atividades da alfândega, com a criação da Praça do Comércio manteve apenas as atividades relacionadas ao comércio externo. Segundo Ezequiel, a construção do novo mercado teria deslocado o foco comercial da Praça da Alfândega para a Praça do Paraíso (EZEQUIEL, 2007, p.117), uma verdade no que se refere ao comércio vinculado ao mercado interno de abastecimento de gêneros alimentícios. Comércio que por este período, possivelmente, tenha movimentado uma quantia consideravelmente maior que o comércio externo, o qual ainda sofria com as consequências da Guerra dos Farrapos, vindo a se recuperar lentamente, após o final do conflito armado em 1845.

³⁴⁵ Livro das Posturas Policiais, Artigo 1º do Regulamento Interno para a Praça do Mercado de 26 de abril de 1844. (AHPA).

³⁴⁶ Livro das Posturas Policiais, Artigo 2º do Regulamento Interno para a Praça do Mercado de 26 de abril de 1844. (AHPA).

O deslocamento compulsório das quitandeiras e do comércio de gêneros alimentícios para a Praça do Mercado não foi tranquilo, originando de imediato, e mesmo antes da inauguração do mesmo, reações contrárias. Como foi o caso dos proprietários dos açougues da cidade, os quais foram os primeiros a expressar seu descontentamento, ao questionarem a imposição para que o comércio de carne verde fosse feito apenas nas dependências do mercado público. Em 27 de setembro, antes ainda da inauguração do mercado, um cidadão, por requerimento, pede que seja liberado o funcionamento dos açougues em outros locais da cidade. Frente às reclamações, os vereadores reconheceram os inconvenientes ocasionados pelo regulamento do mercado na forma como havia sido estabelecido, e prometiam revê-lo³⁴⁷. Contudo, em poucos anos, o esgotamento dos espaços no mercado para novos açougues iria acabar forçando a liberação do funcionamento destes estabelecimentos em outros locais da cidade, porém com a proibição, ainda vigorando, no perímetro formado pelas ruas Clara, da Igreja e da Brigadeira³⁴⁸. Ainda no dia 27 de setembro, a Câmara recebe um abaixo assinado com o pedido de modificação do artigo que proibia a venda de gêneros alimentícios nas ruas da cidade³⁴⁹. Provavelmente, nem todos os comerciantes tinham condições de adquirir um “quarto” no prédio do mercado ou um local na praça para estabelecer seu negócio. Muitos destes comerciantes nem ao menos tinham um local fixo para comercializar seus produtos, vivendo de um comércio ambulante, expondo seus produtos em tabuleiros ou mesmo sobre simples esteiras que instalavam nos largos e praias da cidade. Este pequeno comércio, do qual muitos ex-escravos alforriados participavam e viviam, foi o maior prejudicado com a proibição da venda de gêneros fora da Praça do Mercado.

A transferência das quitandeiras para a Praça do Mercado, também, não foi tranquila, situação já ocorrida na década de 1820, quando do deslocamento parcial das quitandeiras devido à construção do Prédio da Alfândega. Porém, desta vez, os problemas não decorreram da transferência em si, mas dos transtornos surgidos em razão da cobrança de impostos; pois cada quitandeira deveria pagar mil reis por mês pelo local³⁵⁰ ocupado na Praça do Mercado. O procurador da Câmara, responsável pela cobrança destes impostos, em seguidos ofícios à Câmara, pede esclarecimentos sobre como deveria proceder na cobrança dos mesmos, e queixa-se dos “embaraços” que sofria ao fazer a cobrança junto às quitandeiras³⁵¹. Além das quitandeiras fixas, existiam as quitandeiras que não tinham locais fixos na Praça do Mercado.

³⁴⁷ Ata da Câmara de 27 de setembro de 1844. (AHPA).

³⁴⁸ Ata da Câmara de 05 de maio de 1848. (AHPA).

³⁴⁹ *Ibidem*.

³⁵⁰ Ata da Câmara de 21 de outubro de 1844, traz a informação de que cada quitanda ocuparia uma área de “braço e meia em quadro”, correspondendo ao que tudo indica a entorno de 2,74 m².

³⁵¹ Ata da Câmara de 16 de outubro de 1844. (AHPA).

Estas foram cobradas erradamente no mesmo valor de mil reis, mas imediatamente demandaram pela devolução do valor cobrado, pois tal imposto incidiria somente sobre quem tivesse um local fixo na Praça do Mercado da cidade.

O largo formado pela Praça do Comércio, possivelmente, tenha se tornado, com a concentração das atividades comerciais, a área mais agitada da cidade. Ali quitandeiras, comerciantes, carreteiros, marinheiros dividiam o espaço com a população que se dirigia ao largo para consumir os produtos trazidos pelas embarcações atracadas na doca.

Na extremidade oeste do Largo do Paraíso, as oficinas dos ferreiros continuaram em pleno funcionamento em meados do século. Segundo Macedo:

O velho Porto dos Ferreiros, como era conhecido o logradouro na saída do Beco da Ópera, atual Rua Uruguai, continuava polarizando algumas instalações artesanais, necessárias ao comércio e à navegação e que, dentro em pouco, se tornariam indústrias elementares de utensílios de uso doméstico (MACEDO, 1968, p.154).

Uma destas oficinas artesanais, a de propriedade de Antônio Henrique da Fonseca, teria sido pioneira no ramo metalúrgico na cidade. A empresa seria o início da “grande empresa Estaleiro Só” (MACEDO, 1968, p.154), metalúrgica construtora de embarcações de grande porte. O viajante A. Rugbaean, que esteve em Porto Alegre em 1850, conheceu estas oficinas, deixando um relato pouco lisonjeiro sobre os artesãos que ali trabalhavam.

Em uma rua há cerca de meia dúzia de ferreiros escoceses, muito profanos, de hábitos pouco recomendáveis. Como bons artesãos do ferro, têm um negócio bem exitoso, mas gastam o lucro em brigas de galos e bebedeiras em geral (RUGBAEAN, apud FILHO; FRANCO, 2004, p.92).

A concentração de diferentes atividades em um mesmo local, como se poderia prever, originou alguns transtornos ao bom funcionamento da Praça do Mercado, como os causados pelos gados dos carreteiros soltos e à prática de se consertar pipas em plena área do largo; atividades que acabaram sendo proibidas pelos vereadores³⁵². Possivelmente, parte das citadas pipas era utilizada por aguadeiros que se dirigiam à praça para captar água em uma das pontes mandadas construir pela Câmara Municipal (a outra ponte localizava-se na desembocadura do Beco do João Inácio). A ponte ou trapiche de madeira localizava-se no lado leste da doca da praça do mercado³⁵³, servia à população para a retirada de água em área distanciada da margem, onde a água era intragável devido aos despejos de lixo. Segundo o orçamento para

³⁵² Atas da Câmara de 07 de maio e 12 de outubro de 1852. (AHPA).

³⁵³ Ata da Câmara de 23 de outubro de 1845. (AHPA).

construção do trapiche³⁵⁴, o mesmo teria 25 palmos de largura (6m) e 150 palmos de extensão, adentrando o lago (36m). Devido a uma enchente do lago, a ponte foi destruída e carregada pelas águas³⁵⁵, tendo sido posteriormente reconstruída. Contudo, depois de seguidos consertos, acabou sendo fechada e por fim desmanchada³⁵⁶.

Passados vinte anos de sua inauguração, o mercado da cidade já se tornara obsoleto, não mais atendendo as necessidades do comércio de abastecimento da cidade; cujo crescimento exigia um mercado maior. Tal mercado foi iniciado em 1865, na Praça do Comércio, no largo fronteiro ao primeiro mercado, entre as duas docas. Com a construção do novo mercado, iniciava-se uma nova fase de transformação da Praça do Paraíso.

³⁵⁴ Ata da Câmara de 30 de outubro de 1845. (AHPA).

³⁵⁵ Ata da Câmara de 24 de setembro de 1847. (AHPA). Possivelmente, devido aos danos causados pela subida das águas do Guaíba, a Câmara de Vereadores discutiu um melhor nível para o cais da cidade. Ata da Câmara de 27 de outubro de 1847. (AHPA).

³⁵⁶ Ata da Câmara de 28 de julho de 1853. (AHPA).

3.6.2 A Praça da Alfândega e o comércio de importação e exportação

Com o comércio local concentrado na nova Praça do Mercado e no mercado recém construído, a partir da década de 1840, a Praça da Alfândega ficou liberada para as atividades relacionadas ao comércio externo, de importação e exportação de mercadorias, comércio, contudo, em baixa no início desta década; sendo sintomático disto a tentativa de se transferir a Alfândega da capital para a cidade de Rio Grande, medida visada pelo Ministro da Fazenda do Império, mas que logo originou a reação dos vereadores da capital. Segundo os vereadores, tal medida representaria um grande mal para a população da província. Joseph Hörmeyer, viajante que esteve em Porto Alegre em 1850, percebeu as vantagens de a cidade possuir uma Alfândega. Segundo ele:

[...] o porto de Porto Alegre, para onde podem chegar até pequenos veleiros de três mastros, é grande, seguro e tem a vantagem de ter uma alfândega próxima, de forma que mercadorias expedidas da Europa para os comerciantes locais podem, contornando a alfândega de Rio Grande, ser trazidas diretamente para cá e desembarcadas sob as vistas dos próprios comerciantes (HÖRMEYER, apud FILHO; FRANCO, 2004, p.95).

Visando impedir a transferência, foi formada uma comissão para expor os danos que tal medida ocasionaria. No mês de setembro de 1843, a Câmara da capital recebeu um manifesto, contra a extinção da Alfândega, dirigido pelas câmaras da cidade de Santo Antônio da Patrulha e Rio Pardo. Tal manifesto revela o quanto o comércio destas cidades e das demais povoações do nordeste, depressão central e noroeste da província, estava vinculado e dependia de Porto Alegre. Caso a transferência tivesse se consumado, possivelmente, os transbordos das mercadorias, necessários nos dois portos de Porto Alegre e Rio Grande, aumentariam o valor dos fretes, encarecendo os produtos importados e onerando os exportadores.

A crise do comércio externo parece que acabou se refletindo na falta de melhoramentos no atracadouro da Praça da Alfândega; situação que se contrastava com o canteiro de obras que havia se tornado a Praça do Paraíso com a criação de equipamentos para melhor prover o mercado interno de abastecimento de gêneros alimentícios da cidade. Na década de 1840, são feitos apenas reparos no atracadouro, já com quase meio século de existência. Ao enviar orçamento ao presidente da província, para consertos na “caixa do trapiche”, o engenheiro Frederico Augusto do Amaral Menna descreve o trapiche e o estado em que se encontrava o mesmo à época:

A caixa do trapiche da Alfândega desta cidade consta de um telheiro com 100 palmos de comprimento e 66 de largura, construído em 1806, sobre 20 pilares de cantaria, 12 em que descança todo o edifício e 8 que suportam o tecto. Este edifício está completamente arruinado e não preenche os fins a que é destinado, não só por ser muito pequeno, mas também por não ter em quase todo o verão água suficiente para junto a ele atracarem os barcos (ZAMIN, 2001, p.2).

A precariedade em que se encontrava a casa do trapiche somava-se, desta forma, à pouca profundidade das águas do lago na estação mais quente, dificultando a atracação e os trabalhos de embarque e desembarque das mercadorias das embarcações que vinham comercializar na capital. As consequências do assoreamento natural do lago com a diminuição do calado de água, possivelmente, foram intensificadas pelos aterros, deposições de lixo e mesmo delastramento das embarcações com o descarte feito no lago. Quanto à última prática, foi criada postura visando eliminá-la.

Proíbe-se aos Mestres, Patrões, ou quem suas vezes fizer nas embarcações, que fundearem no porto desta cidade com lastro de pedra ou areia, que a lancem no Rio, e só sim na praia; e o mesmo praticarão com as pedras, com que costumam imprensar as carnes salgadas. O que contravier pagará a multa de quinze mil reis de cada uma vez³⁵⁷.

Para minimizar estes inconvenientes, as obras de reparo e aumento do trapiche foram contratadas em 1848; tendo sido, no mesmo ano, encaminhado ao presidente da província orçamento e projeto para conserto do “telhado da Alfândega [...], muro ao redor e portão de ferro que deveria ser colocado na entrada do corredor lateral da direita e, para simetria, na esquerda, dever-se-ia formar as portadas e muro, imitando o portão” (ZAMIN, 2001, p.2). Obras emergenciais necessárias à continuação das atividades da Alfândega, não respondendo a demanda de um crescimento do comércio externo. Obras de maior vulto somente seriam feitas na década seguinte com a construção de um novo cais, porém aproveitando as estruturas existentes.

Nas imediações da praça, a Câmara preocupou-se em manter as desembocaduras das ruas livres, melhorando algumas delas com rampas e trapiches para servir de atracadouro de pequenas embarcações e acesso da população ao lago para captação de água. O problema da inexistência de um porto apropriado com locais para atracação de pequenas embarcações era atenuado com a construção destas rampas nas desembocaduras das ruas; as quais se tornavam, com a gradual diminuição dos espaços livres a beira-rio pelos arrendamentos e vendas de

³⁵⁷ Artigo 45 das Posturas Policiais da Câmara da Cidade de Porto Alegre: aprovadas pelo Conselho Geral da Província. Porto Alegre, Tipografia do Comércio, 1947. (AHPA).

terrenos de marinha a particulares feitos pela Câmara, os únicos locais ainda franqueados ao uso público.

Na desembocadura da Rua Clara (atual Rua João Manoel), foi edificada uma das rampas de acesso ao rio. Em abaixo assinado, enviado à Câmara em 30 de outubro de 1845, foi alegada a conveniência da construção da rampa na desembocadura da Rua Clara³⁵⁸. Em fevereiro de 1846, foi colocada em arrematação a obra da rampa, tendo sido solicitada verba junto à presidência da província para que a construção fosse feita com pedra de cantaria. Em maio de 1847, meses depois de pronta a obra, a Câmara manda publicar edital proibindo os despejos na desembocadura da rua.

Em março de 1849, a Câmara ordenou a demolição de cerca na desembocadura da Rua do Ouvidor³⁵⁹; tendo sido cedido, quatro anos antes, para logradouro público terreno e cais do falecido João Inácio Teixeira, fronteiro a mesma rua³⁶⁰. O citado comerciante ficou célebre por seu nome apelidar a Rua do Ouvidor; que, entre outros nomes, era conhecida popularmente como Beco do João Inácio. Ainda em 1846, foi aceita a proposta de calçamento da rampa localizada na mesma rua³⁶¹. O local costumeiramente era utilizado pela população para atracar pequenas embarcações. No início da década de 1850, a rampa já se encontrava em estado de ruínas, tendo que ser consertada logo em seguida³⁶², apontando desta forma a importância do atracadouro. No final da década de 1850, foram orçadas melhorias no Beco do Fanha (Atual Rua Caldas Júnior), para o aterro e construção, também, de uma rampa³⁶³. Junto com as rampas na desembocadura das ruas, os trapiches construídos pela edilidade para a captação de água “potável”, também, eram locais para uso público. Na mesma ocasião em que foi construído trapiche para captação de água na Praça do Paraíso, foi construído trapiche na desembocadura da Rua do Ouvidor para o mesmo fim e com as mesmas dimensões e materiais utilizados.

³⁵⁸ Ata da Câmara de 30 de outubro de 1845. (AHPA).

³⁵⁹ Ata da Câmara de 18 de março de 1846. (AHPA).

³⁶⁰ Ata da Câmara de 11 de agosto de 1842. (AHPA).

³⁶¹ Ata da Câmara de 25 de novembro de 1846. (AHPA).

³⁶² Atas da Câmara de 23 de novembro e 14 de dezembro de 1853. (AHPA).

³⁶³ Ata da Câmara de 26 de março de 1858. (AHPA).

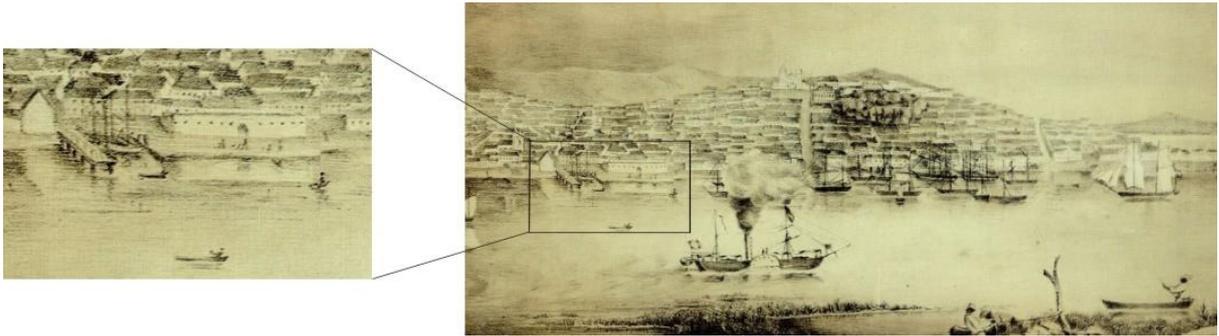


Figura 43 - Vista de Porto Alegre em 1852, de Herrmann Rudolf Wendroth. À esquerda, no detalhe, a Praça do Paraíso, com, possivelmente, o trapiche para captação de água, a doca com embarcações atracadas e, à direita, o primeiro mercado da cidade³⁶⁴.

Na segunda metade de 1850, foi projetado e construído cais que remodelou o litoral junto à Praça da Alfândega. A primeira referência encontrada nas atas da Câmara, a construção de um paredão de pedras na Praça da Alfândega, foi um requerimento de vereador pedindo que se priorizasse a edificação de tal paredão em detrimento de obra de aterro do Caminho Novo³⁶⁵. Contudo, somente em meados da década seguinte, foi aprovado o projeto e iniciada a obra de construção do cais da Alfândega. Durante, praticamente, todo o ano de 1855, foi discutido pela Câmara da cidade o projeto e orçamento da obra, assim como as negociações para a contratação do arrematante da construção dos paredões e aterro necessário. Até então, a face norte do largo onde ficava a Alfândega era formada pelo declive da praia, em águas pouco profundas³⁶⁶. Apenas o Prédio da Alfândega e a parte inicial do trapiche a ela associado ficavam sobre aterro, sustentado por paredões de pedra que nivelavam o terreno com a Rua da Praia. A construção do Cais da Alfândega extinguiria a praia, dando forma e limitando a porção da recém criada Rua Nova da Praia, a norte do largo, que já recebia o calçamento irregular de pedras de basalto.

O novo espaço junto à orla, sendo a entrada da cidade para os viajantes, recebeu tratamento diferenciado, ao contrário das outras vias, que “esperaram” anos para serem calçadas. Na intervenção arqueológica de 2010, na Praça da Alfândega (RS-JA-23), os vestígios deste calçamento foram identificados (prancha 07). O calçamento é formado por pedras muito bem assentadas, indicando o cuidado em seu assentamento pelos calceteiros, ao contrário de outras vias que, segundo muitos viajantes, eram muito mal calçadas. O aparente abaulamento central e a existência de sarjetas nas laterais mostram o abandono do costume de

³⁶⁴ Fotografia obtida em: <www.prati.com.br>. Acesso em: 16 dez. 2012.

³⁶⁵ Ata da Câmara de 07 de fevereiro de 1849. (AHPA).

³⁶⁶ Em passagem desprezível do relato do viajante Joseph Hörmeyer, em que trata sobre o costume carnavalesco do entrudo, fornece uma importante informação sobre a margem junto à Rua da Praia. Segundo ele, as disputas do entrudo chegavam a tal ponto que senhores e damas se empurravam no fim para dentro do rio, junto à Rua da Praia, “onde era muito raso” (HÖRMEYER, apud FILHO; FRANCO, 2004, p.96).

se construir vias com calha central por onde corria o esgoto pluvial e, muitas vezes, mesmo cloacal, comuns nas cidades coloniais, a favor de um sistema de calçamento mais moderno (prancha 19 – fig. 07 / prancha 22).

O cais, também, forneceria o alinhamento para que os particulares, que haviam adquirido terrenos por compra ou aforamento na nova rua, construíssem a fração de cais, correspondente ao lote que ocupavam. Também, o alinhamento do Cais da Alfândega foi utilizado para a construção dos paredões dos terrenos de marinha pertencentes à nação, na Praia do Arsenal, paredões construídos com verbas da província (ESCOSTEGUY, 1993, p.118). (ao final da década de 1860, a Rua Nova da Praia já estaria com toda sua face norte junto ao lago delimitada, formando um longo cais retilíneo, que se estendia da Praia do Arsenal ao Largo dos Ferreiros)

Tendo sido o cais, em parte, construído pelos particulares que tinham terrenos junto ao lago, pois eram obrigados a aterrar e construir o paredão, devido à cláusula do contrato de aforamento dos terrenos. A Câmara não tinha recursos para a construção de um extenso cais ao longo de todo o litoral; sendo a concessão dos terrenos, com fundos para o lago e extensão até o canal de navegação, com a citada cláusula de aforamento, a solução para a criação do desejado cais. Porém muitos dos aforadores dos terrenos de marinha cumpriram a determinação legal somente com a pressão constante da Câmara da cidade. Para a sustentação dos aterros dos lotes e da continuação da Rua Nova da Praia, ao longo do litoral, foi utilizada a técnica de estacada, técnica que consiste na fixação de estacas de madeira justapostas unidas por amarras.

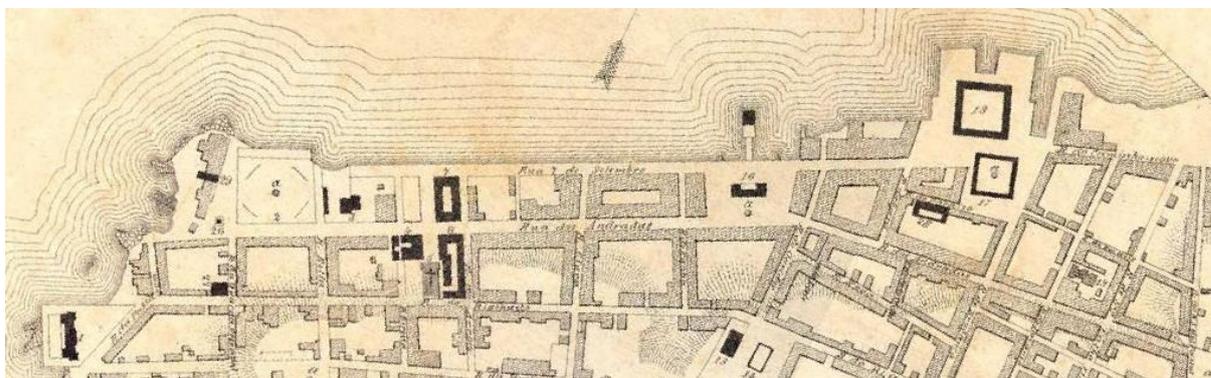


Figura 44 - Detalhe da planta de Porto Alegre de 1868³⁶⁷, mostrando o litoral da cidade, retificado com a criação da Rua Nova da Praia ou Rua da Alfândega (atual Sete de Setembro), após a construção dos trechos de cais públicos e particulares junto à antiga margem do lago.

³⁶⁷ A planta encontra-se junta a carta topográfica da província. CARTA TOPOGRÁFICA DA PROVÍNCIA DE SÃO PEDRO DO RIO GRANDE DO SUL, CONFERENCIADA SEGUNDO OS TRABALHOS OFICIAIS EXISTENTES NO ARQUIVO DAS OBRAS PÚBLICAS PROVINCIAIS. 1868. Autor: Antônio Eleutherio de

A Rua Nova da Praia, não existindo mais praia, foi renomeada como Rua da Alfândega. Esta, ao longo dos anos, tornou-se a via onde se concentrou a maior parte dos armazéns das empresas de importação e exportação da cidade no último quartel do século XIX. As necessidades advindas do crescimento deste comércio fizeram com que os lotes à beira do lago avançassem gradualmente sobre o mesmo, aproximando-se do canal de navegação, de forma a facilitar as atividades de embarque e desembarque de mercadorias. No último quartel do século XIX, os atracadouros particulares, em específico os trapiches, já chegavam a dezenas, desfigurando o cais retilíneo ao longo da Rua da Alfândega. Cais que, em poucos anos, tornou-se dispensável, por não permitir a acostagem direta das embarcações. A solução para a necessidade de rapidez das atividades de estiva, exigida por um comércio em crescimento e dinâmico, teve que ser oferecida pelos atracadouros das empresas particulares, os quais permitiam a acostagem direta das embarcações, não sendo preciso as atividades onerosas de transbordo para embarcações menores.

Contudo, a obra do cais da alfândega não viria para solucionar a falta de atracadouro na cidade, em vista de o trapiche onde atracavam as embarcações não ter sofrido alterações significativas e o cais construído em frente à praça não permitir a acostagem e nem ao menos a aproximação de embarcações maiores devido à pequena profundidade da água.

Em janeiro de 1856, foi aprovada a construção do Cais da Alfândega e ordenado o início das obras.

Ficou igualmente inteirada a câmara a providência tomada por seu presidente de mandar fazer o paredão de pedra seca ao lado d'alfândega utilizando-se para ele a pedra dos paredões laterais da mesma alfândega.³⁶⁸

De acordo com a citada ata da Câmara, a construção dos paredões reutilizou as pedras do muro de arrimo que fora feito para a sustentação do aterro sobre o qual foi edificado o prédio da Alfândega. Na construção do paredão, foi utilizada a técnica de pedra seca, também conhecida como canjicado, na qual para a construção de estruturas se empilham pedras grandes, utilizando as pedras menores para preencher os espaços entre as maiores e calçá-las.

As pesquisas e intervenções arqueológicas na Praça da Alfândega (RS-JA-23) permitiram a identificação da estrutura do muro do cais (prancha 07). O muro é, conforme os relatos históricos, feito com a técnica de pedra seca, porém possui revestimento externo de

Camargo. In. **Cartografia virtual histórica – urbana de Porto Alegre: século XIX e início do XX**. Porto Alegre: Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Sul/IHGRGS. Dezembro de 2005. 1 CD-ROM.

³⁶⁸ Ata da Câmara de 14 de janeiro de 1856. (AHPA).

argamassa. A estrutura na parte inferior, mais larga, é constituída por pedras maiores de arenito nas laterais, sendo o interior preenchido com pedras menores. Na parte superior, a qual fica acima do nível da rua, a estrutura é feita de alvenaria de tijolos, formando uma mureta que separava a via do lago (prancha 19 – fig. 04 / prancha 21).

A obra iniciou pela construção do paredão de pedra a leste do trapiche. Junto aos trabalhos de edificação do paredão de pedra, foram sendo feitos os aterros necessários à continuação da obra. O paredão leste, possivelmente, estava pronto no mês de dezembro de 1856; pois, em 29 de dezembro, os vereadores solicitaram ao presidente da província a colocação de lampiões junto à escada do paredão leste da Alfândega. O paredão oeste demorou mais tempo para ser finalizado. Foi ordenada a fatura do orçamento do paredão do mesmo em agosto de 1856³⁶⁹, prolongando-se a obra até maio de 1858³⁷⁰. Da mesma forma que foram necessários aterros para a construção do paredão leste, para o paredão oeste foram feitos seguidos aterros para nivelar o terreno. Em ata de outubro de 1856, os vereadores decidem pedir ao presidente da província que providenciasse que se aterrasses “o largo em frente da Alfândega para não se depositarem ali águas, como acontece”³⁷¹. O acúmulo de água no local indica que a margem ali não tinha declividade acentuada, permitindo que a água da chuva vindo dos pontos mais altos da cidade ali se concentrasse. Importante destacar que a preocupação dos vereadores com o acúmulo de águas paradas se justificava devido à ameaça da chegada da epidemia de cólera na cidade. O que de fato ocorreu no final de novembro de 1856. Contudo, o início da obra foi postergado pela indefinição sobre quem tinha a responsabilidade pelo largo e, conseqüentemente, os aterros necessários em frente à Alfândega, se o governo provincial ou o municipal³⁷². Em portaria do vice-presidente da província de 12 de março de 1857, a Câmara de Vereadores foi informada, segundo aviso do Ministério da Fazenda, de que a responsabilidade pelos aterros era da mesma Câmara, por ser o terreno de servidão pública³⁷³, encerrando desta forma a controvérsia. Definida a situação, outro entrave surge, pois a Câmara considera o orçamento da obra imperfeito, não aceitando as propostas dos arrematantes, por estarem baseadas no mesmo. A Câmara decide fazer a obra por administração, solicitando ao presidente da província outro orçamento, feito por engenheiro militar³⁷⁴. Reiniciada a obra, foram utilizadas as pedras do muro de arrimo, desta vez do muro existente no lado oeste da praça, para construir o paredão oeste junto ao lago. A

³⁶⁹ Ata da Câmara de 14 de maio de 1856. (AHPA).

³⁷⁰ Ata da Câmara de 24 de maio de 1858. (AHPA).

³⁷¹ Ata da Câmara de 09 de outubro de 1856. (AHPA).

³⁷² Ata da Câmara de 12 de janeiro de 1857. (AHPA).

³⁷³ Ata da Câmara de 12 de março de 1857. (AHPA).

³⁷⁴ Ata da Câmara de 13 de fevereiro de 1857. (AHPA).

construção se prolonga até o inverno de 1858. Em maio, a Câmara solicita à presidência que se coloquem outros dois lampiões, desta vez na escadaria do lado oeste do paredão da Alfândega³⁷⁵.

Parte do paredão e escadaria oeste foi evidenciada durante a pesquisa arqueológica de 2006 na Praça da Alfândega (prancha 07). A estrutura do muro do cais é constituída pelos mesmos materiais já citados para a porção leste. A escadaria permanece preservada, conservando sua forma (prancha 09 – fig. 08 e 09). Apenas foram removidas as pedras que revestiam os degraus da mesma; mas, em alguns pontos, foram preservados (prancha 09 – fig.10 e 11). O revestimento era constituído por lajes de arenito muito bem talhadas e acabadas, indicando a perícia dos trabalhadores que construíram a escadaria. Também, mostra a preocupação com a criação de um agradável atracadouro, já que a Casa do Trapiche, pela sua pequena dimensão, era incapaz de servir de desembarcadouro para todas as embarcações que visitavam o porto, fazendo com que fosse necessário o transbordo para embarcações menores (canoas, escaleres...), as quais viriam atracar nas novas escadarias do cais recém construídas.

Indicando o término da obra, por fim, a Câmara coloca em arrematação a arborização da praça, agora já remodelada³⁷⁶. Segundo Escosteguy:

Foi em 1858, portanto, que aquele logradouro teve sua configuração redesenhada, fazendo frente ao Guaíba por um cais de pedra, com duas escadarias, assentos e parapeitos. Foi o primeiro espaço à beira-rio agenciado com uma intenção plástica definida (ESCOSTEGUY, 1993, p.121-122).

Como destaca Escosteguy, houve uma preocupação estética na construção do cais. A Praça da Alfândega por ser a “porta de entrada”, na cidade de Porto Alegre, aos estrangeiros que chegavam, despertou a preocupação dos vereadores em relação a sua remodelação. Mas outro motivo, também, determinou o aterro e construção do cais, possivelmente, incitado pelo contexto da epidemia de cólera, foi o de sanear os espaços na beira do lago. A praia junto à Alfândega, repleta de imundícies, ainda acumulava as águas da chuva, tornando-se um potencial foco dos “miasmas”, à época, temidas, por se acreditar que eram as causadoras das enfermidades.

O Cais da Alfândega, formado por paredões de pedra, ao contrário do que o nome poderia indicar, não serviria para a atracação de embarcações junto a ele. Esta função continuaria a ser exercida pela ponte e o armazém em sua ponta, função que, ao longo dos

³⁷⁵ Ata da Câmara de 24 de maio de 1858. (AHPA).

³⁷⁶ Ibidem.

anos, ficaria cada vez mais difícil de ser cumprida pelo assoreamento do lago que impediria a atracação de embarcações de maior calado. Estas, para evitarem encalhe, continuavam a ter que ancorar ao largo do litoral, no canal de navegação. O transbordo de mercadorias e passageiros para embarcações menores como escaleres e canoas continuou sendo necessário, sendo as duas escadarias que flanqueavam o trapiche da alfândega o local onde aportavam estas embarcações. Ao longo da segunda metade do mesmo século XIX, o cais construído em meados do século ficaria “acanhado”, contrastando com os inúmeros trapiches particulares que adentraram o lago, alcançando o canal de navegação e permitindo a acostagem direta das embarcações. Trapiches que respondiam a uma demanda que o trapiche, construído no início do século XIX, há muito não mais respondia.

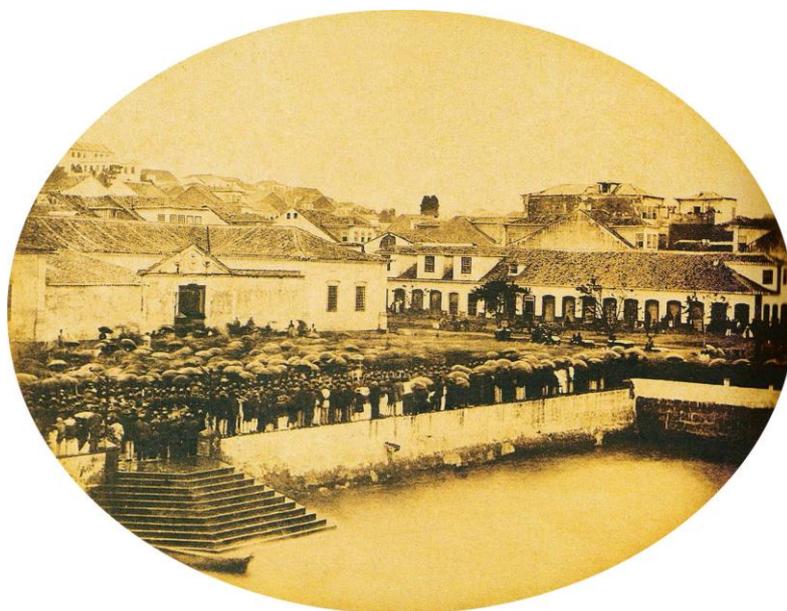


Figura 45 - Cais da Alfândega na ocasião da chegada do Imperador D. Pedro II a Porto Alegre por razão da Campanha do Paraguai³⁷⁷.

³⁷⁷ Fotografia digitalizada cedida por Alberto Tavares Duarte de Oliveira. Autor: Luiz Terragno, 1865, cópia fotográfica albumina, 16,7 x 21,9.

3.6.3 A extremidade oeste da península, arsenais, pobres e presidiários

Na metade oeste da península, no Largo do Arsenal, as atividades dos estaleiros continuaram sendo exercidas; contudo a venda dos terrenos da marinha, que compreendia a quadra entre a casa de Araujo Ribeiro (atual Travessa Araujo Ribeiro) e a Rua do Arroio, continuou sendo motivo de polêmica, opondo os proprietários de estaleiros e moradores das cercanias contra a Câmara. Foram enviados seguidos abaixo-assinados dos moradores da cidade à Câmara, pedindo pelo cancelamento das vendas dos terrenos da marinha, com o objetivo de mantê-los como logradouro público, para que, naquele local, permanecessem os estaleiros de construção naval. Em 19 de janeiro de 1843, foi lido requerimento de negociantes e habitantes da cidade, pedindo que:

[...] em atenção à utilidade, que vem ao comércio de haverem estaleiros, e por outras razões, que apontarão, houvesse de não vender os terrenos ocupados pelos estaleiros, e madeiras para ele necessárias [...] ³⁷⁸.

Em outra ocasião, os moradores novamente, ao enviar outro requerimento à Câmara, pedem que se suste a venda dos terrenos; mas, desta vez, relembram à Câmara que tais terrenos haviam sido concedidos para “logradouro público e estaleiro pelo Governador Paulo José da Silva Gama há trinta anos” ³⁷⁹. Contudo, segundo Escosteguy, “a despeito da oposição, foi efetuada a venda de vários terrenos [...]” (ESCOSTEGUY, 1993, p.106) A decisão da Câmara acabou obrigando os estaleiros a se mudarem para outros locais do litoral da cidade, em específico para o Caminho Novo, onde já se encontravam instalados vários destes estabelecimentos.

Na extremidade da península, na Ponta das Pedras, os estaleiros continuaram funcionando normalmente, até fins da década de 1850. A Câmara, até este período, continuou deferindo a maior parte dos requerimentos de donos de estaleiros que se estabeleciam às margens do lago, os quais pediam licença para construírem instalações para poderem exercer suas atividades, abrigados do sol e da chuva. Em 17 de setembro de 1842, os vereadores concedem uma destas licenças a Elias Francisco de Araújo, para que o mesmo construísse um “rancho de dezesseis palmos” (entorno de 3,84m) ³⁸⁰. Licença também concedida ao armador de canoas, Domingos Viana, para construir abrigo de capim, “uma ramada de capim na Ponta das Pedras do Arsenal para, ao abrigo do sol e chuva, poder trabalhar em seu ofício de compor

³⁷⁸ Ata da Câmara de 19 de janeiro de 1843. (AHPA).

³⁷⁹ Ata da Câmara de 20 de setembro de 1843. (AHPA).

³⁸⁰ Ata da Câmara de 17 de setembro de 1842. (AHPA).

canoas”³⁸¹. Contudo a Câmara, ao conceder as ditas licenças, como precaução, exigia a assinatura de termo pelo requerente, em que este prometia demolir a construção, quando ordenado pela Câmara. Outra medida tomada neste sentido, para evitar que a construção fosse utilizada como moradia, foi a determinação de que tais edificações não possuíssem paredes laterais. Contudo, parecendo à Câmara insuficiente estas medidas, exigiu, ao deferir pedido de licença para construção de telheiro por Luis Inácio de Souza, que este colocasse e conservasse placa com os dizeres, em “letras maiúsculas”, declarando a sujeição à demolição do mesmo telheiro. Contudo as licenças para estabelecimento de estaleiros e para a construção de ranchos e telheiros foram sustadas com a portaria provincial de dezembro de 1857, na qual é determinada a remoção dos estaleiros da Praça do Arsenal³⁸². A determinação, possivelmente, foi tomada devido ao projeto de remodelação do logradouro público com o aterro e a construção de paredões que delimitariam o local com o lago. O que, por si só, impossibilitaria a permanência de estaleiros, por estes necessitarem da declividade da praia para o encalhe das embarcações a serem consertadas ou construídas.

Antes desta determinação, foi pretendida a edificação de um novo mercado no “largo do estaleiro do arsenal”³⁸³, obra que chegou a ser iniciada, porém, logo interrompida em decorrência da proposta de novo local, mais bem localizado³⁸⁴. Em razão das obras de remodelação da praça, as atividades de construção naval, que remetiam ao século XVIII, foram encerradas com a determinação de que os donos dos estaleiros os transferissem para o Caminho Novo³⁸⁵. Os proprietários de estaleiros tiveram o prazo de trinta dias para realizarem a transferência³⁸⁶. Segundo Escosteguy, “no mesmo ano, mudado os estaleiros para o Caminho Novo, foi iniciada a construção de um cais e aterro [...] com destinação do espaço para uma praça” (ESCOSTEGUY, 1993, p.113). Em relatório de 1858, o presidente da província descreve o estado em que se encontrava o largo antes das obras, numerando os motivos para a feitura da obra de remodelação do mesmo.

O distrito onde esta a praça e cães se estão serve em geral de residência as classes pouco abastadas e pobres, e como tal parecia votado ao mais completo abandono,

³⁸¹ Ata da Câmara de 12 de outubro de 1842. (AHPA).

³⁸² Ata da Câmara de 22 de dezembro de 1857. (AHPA).

³⁸³ Ata da Câmara de 28 de fevereiro de 1856. (AHPA).

³⁸⁴ Ata da Câmara de 13 de outubro de 1857. (AHPA).

³⁸⁵ Ata da Câmara de 11 de janeiro de 1858. (AHPA).

³⁸⁶ Ata da Câmara de 13 de janeiro de 1858. (AHPA).

como costuma acontecer nas grandes cidades aos em que habitão taes classes. [...]

³⁸⁷

Segundo Ângelo Moniz da Silva Ferraz, presidente da província, tal obra teria sido feita em prol destes habitantes; pois “pelo seu atrazo, e falta de recursos particulares, maiores necessidades sentem”³⁸⁸. Por ser o primeiro ponto da cidade a ser vislumbrado pelos viajantes que chegavam pela Lagoa dos Patos e estar em estado de “penúria”, era necessária uma modificação radical do espaço para que uma vista menos impactante e mais agradável recepcionasse os estrangeiros que chegavam à capital. Outro motivo elencado pelo presidente Ferraz foi a situação de insalubridade pública representada pelo largo. Segundo Ângelo Ferraz, “em nenhum ponto de seu litoral fez a cólera mais estrago do que nesse distrito, e em suas circunvizinhanças, talvez pela falta de asseio de suas praias, e pela sua misera situação”. Por ter sido um dos locais destinados pela Câmara, através das posturas policiais de 1838, para o descarte de lixo e dejetos pela população da cidade, não era por acaso que tivesse se tornado um dos pontos mais insalubres da cidade. Situação, possivelmente, agravada com a alteração da citada postura em 1842, quando foi determinado que os descartes não seriam mais permitidos entre as ruas de Bragança e Clara. Determinação que possivelmente intensificou a deposição de lixo e dejetos nos locais em que esta prática ainda era permitida. A alteração da postura resguardava a área da cidade onde se captava água do lago para consumo e a área mais valorizada, onde se localizava o centro comercial da cidade, em detrimento da periferia; onde, não por acaso, os habitantes sofreram as maiores mazelas do cólera.

Durante o acompanhamento arqueológico nas praças Brigadeiro Sampaio (RS-JA-10) e Júlio Mesquita (RS-JA-68) foram identificados estes locais escolhidos para o descarte de lixo. A concentração de material arqueológico confirma que eram lixeiras coletivas da cidade. Na Praça Brigadeiro Sampaio, ao final da Rua da Praia, em área que foi conquistada ao lago, foi evidenciada camada de lixo, cuja datação para o período de maior acúmulo ficou entre os anos de 1820 e 1850 (prancha 37). Na Praça Júlio Mesquita, a lixeira coletiva foi evidenciada em praticamente toda a área entre a Rua Riachuelo e Rua Gen. Salustiano, tendo como período de maior acúmulo o intervalo entre os anos de 1820 e 1885 (prancha 48), sendo significativamente mais longo, possivelmente, devido à área ter demorado mais tempo para ser aterrada (prancha 29 – fig. 01 e 02).

³⁸⁷ Relatório do Presidente da Província de São Pedro do Rio Grande do Sul, Ângelo Moniz da Silva Ferraz, apresentado à Assembleia Legislativa Provincial da 1ª Sessão da 8ª Legislatura. Porto Alegre, Typographia do Correio do Sul, 1858. (AHRGS).

³⁸⁸ Ibidem.

Outros dois motivos, segundo o presidente, motivavam a reformulação do largo, um deles era a inexistência na cidade de “uma verdadeira praça”, de um lugar para “refrigério e de passeio” para a população da cidade; o outro motivo seria a falta de um lugar “[...] idôneo para desembarque, pois que a Alfândega já não o presta todo o tempo”³⁸⁹. Por esta época, portanto, o trapiche da Alfândega, apesar da ampla reforma do cais, obra que estava em andamento, não mais atendia o fluxo crescente das embarcações que chegavam ao porto. Segundo o presidente, seria presumível que o novo cais também satisfaria esta necessidade. Contudo não há registro de que o cais tenha sido utilizado como atracadouro de embarcações depois de finalizado. A acostagem de embarcações no paredão dificilmente poderia ser praticada; pois, além de contar com uma mureta e grades na parte superior, o paredão tinha uma inclinação, do topo a base em direção ao lago, que impediria que as embarcações maiores acostassem. Possivelmente, a referência à atracação de embarcações relaciona-se às embarcações menores, as quais poderiam varar na desembocadura da Rua Bela (atual Rua Gen. Portinho), cujo nível era o mesmo do lago, existindo no local uma rampa de acesso ao mesmo.

No acompanhamento arqueológico, foi possível evidenciar a estrutura do cais construído junto ao lago, em meados do século XIX. A estrutura em alvenaria de pedras de arenito é mais forte que a estrutura do cais da Alfândega construído no mesmo período (prancha 28 – fig. 01,02 e 03 / prancha 35 – fig. 06). Possivelmente, por que recebesse, ao contrário do cais da Alfândega, com maior força as vagas do lago, ação testemunhada pelo acúmulo de camadas de areia junto à face externa da estrutura (prancha 30). Com a visualização da face interna da estrutura, foi possível identificar a técnica construtiva empregada (prancha 36). Trata-se da técnica chamada de canjicado, na qual pedras maiores assentadas umas sobre as outras recebem, nos espaços entre elas, pedras menores, com o objetivo de calçar as maiores. Visivelmente diferente da técnica empregada na construção do cais da Alfândega, foi, possivelmente, a solução encontrada para a estrutura aguentar a ação contínua das águas do lago.

Além da estrutura do cais, foi evidenciada a estrutura da pequena mureta que separava a praça do trecho extinto da Rua Vasco Alves, cujo calçamento irregular também foi identificado (prancha 28 – fig. 05 / prancha 35 – fig. 03 / prancha 31). A estrutura da mureta, por apenas servir de delimitação da praça junto à via, ao contrário da estrutura do cais, tem

³⁸⁹ Ibidem.

pequenas dimensões, sendo constituída por alvenaria de tijolos (prancha 28 – fig. 04 e 06 / prancha 35 – fig. 01 e 02 / prancha 31).

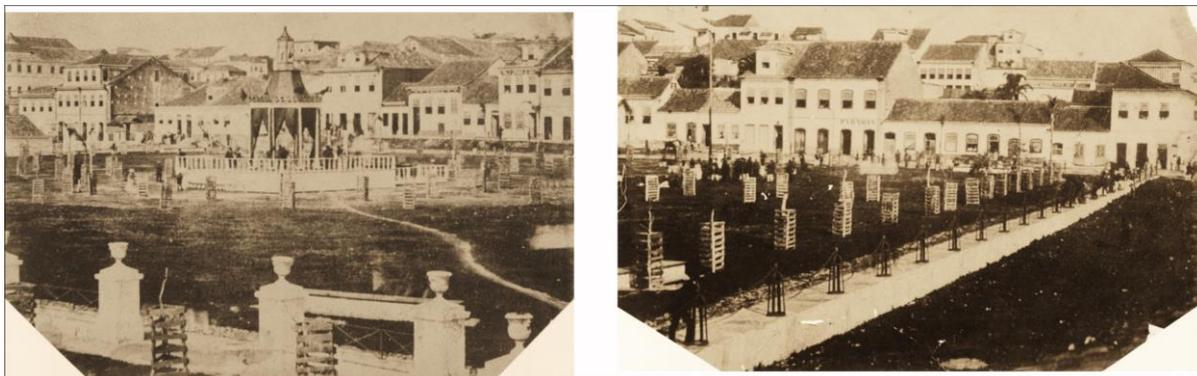


Figura 46 - Praça da Harmonia, em 1865³⁹⁰.



Figura 47 - À esquerda, vista da Praça da Harmonia, tirada da torre da Igreja das Dores no final do século XIX³⁹¹. À direita, vista do cais da Praça da Harmonia a partir do lago³⁹².

A venda dos terrenos, na porção ocidental do Largo do Arsenal, aos posseiros que ocupavam há anos o local e com renda para fazer aquisição dos mesmos, regularizou a ocupação daquele espaço. Em meados do século XIX, possivelmente, já não existiam os precários ranchos do início do século. O crescimento urbano e a valorização imobiliária, possivelmente, fizeram com que os compradores dos terrenos edificassem pequenas casas de alvenaria para alugar à população de baixa renda no local. Segundo Pesavento:

Havia a prática de alguns *capitalistas* da praça de constituir habitações modestas com o fim de alugar nas novas vias públicas que se abriam, como no caso dos becos. Provavelmente, os sobrados e as casas de maior porte que lá existiam foram abandonados por seus moradores e sublocados a novos inquilinos, devido ao aumento da vizinhança de baixa renda (PESAVENTO, 2001, p.41).

³⁹⁰ Fotografia obtida em: <www.prati.com.br>. Acesso em: 16 dez. 2012.

³⁹¹ Fotografia obtida em: <www.prati.com.br>. Acesso em: 16 dez. 2012.

³⁹² Detalhe de vista da cidade de Porto Alegre, autor Virgílio Calegari, década de 1890, Papel/Gelatina, 12,4 x 22,4 cm. Fototeca Sioma Breitman, Museu Joaquim José Felizardo (MJJF).

O aluguel destas residências e a concentração da população mais pobre da cidade na extremidade da península, possivelmente, foi o germe dos cortiços que ali se desenvolveriam ao longo do último quartel do século XIX.

Provavelmente, as citadas casas foram demolidas no início do século XX, tendo sido preservados os pisos e a base das paredes; estruturas que foram evidenciadas a pequena profundidade no acompanhamento arqueológico realizado na Praça Brigadeiro Sampaio (RS-JA-10), no ano de 2010. Assim como os vestígios dos muros que dividiam os lotes das casas. Representando importantes evidências de casas habitadas pela população pobre da cidade no século XIX (pranchas 28, 29, 33 e 34).



Figura 48 - Praça da Harmonia e edificações junto à Rua Vasco Alves³⁹³.

No local, além da edificação de residências, os proprietários dos terrenos investiam em melhoramentos da orla, como foi o caso de um indivíduo chamado Alexandre Nelson, que solicitou à Câmara a licença para levantar um cais de sessenta palmos (entorno de 14,4m) junto ao lago nos fundos de sua propriedade. A Câmara deferiu o pedido de Nelson, dizendo que:

[...] podia proceder ao aterro com paredão, [...] devendo ter de largura o mesmo aterro espaço de sessenta palmos livres em toda a extensão de sua propriedade, ficando o suplicante sujeito ao foro, que se acha marcado para os terrenos de beirario pertencentes a esta câmara [...].³⁹⁴

³⁹³ BASTOS, R. M. "Porto Alegre - Um Século em Fotografia" CD- ROM, Canoas: Ed. da ULBRA, 1997.

³⁹⁴ Ata da Câmara de 18 de julho de 1842. (AHPA).

Na planta parcial da cidade de Porto Alegre de 1855³⁹⁵, produzida pelo arruador da câmara L. P. Dias, aparece, na extremidade oeste da Ponta das Pedras, modificação no terreno, com dimensões semelhantes às especificadas e inexistente nas plantas anteriores, desta forma indicando que se trata do cais referido, construído por Nelson. O local era privilegiado do ponto de vista da navegação, pois ficava junto ao canal do Guaíba; fato que, possivelmente, somado à intenção de melhoramentos do largo adjacente por parte da Câmara e presidência da província com a pretendida construção do novo mercado e do cais de pedra, instigou a Companhia Jacuí de Navegação a enviar requerimento pedindo o arrendamento de terreno junto ao “estaleiro do Arsenal”³⁹⁶.

Contudo, na década de 1840, contrastando com as demais áreas da orla da cidade, mais próximas do centro comercial e portuário, a extremidade da península encontrava-se à margem dos investimentos municipais. Situação só mudada na década de 1850, com as iniciativas do governo municipal, em construir no local um novo mercado, obra que, apesar de iniciada, não foi concluída; e pelo governo provincial, em remodelar o Largo do Arsenal, dando forma à Praça da Harmonia. Porém, até este período, as intervenções públicas foram apenas emergenciais e levadas a termo por pressão dos moradores do bairro. O descuido da municipalidade com aquela região é atestado pelo episódio de construção de um paredão de pedra na extremidade da Rua dos Andradas, na ponta da península, o qual serviria para sustentar o aterro da rua e, possivelmente, proteger as residências ali existentes das vagas do lago nos dias de ressaca. Em julho de 1843, o procurador da Câmara informou a mesma sobre o recebimento de representação de vários proprietários daquela porção da Rua da Praia, pedindo providências para o aterro e a construção de paredão de pedra seca junto ao lago³⁹⁷. Justificavam que tal obra era necessária para poderem dar alinhamento às calçadas de suas residências, indicando que o local, possivelmente, era muito acidentado. A Câmara tomou como providência ordenar ao arruador para que, após decidir qual tipo de paredão era mais apropriado, de pedra seca ou de areia e cal, fazer o orçamento da obra³⁹⁸. Os editais para arrematação da construção do paredão, uma estrutura com 150 palmos (36m) de extensão, dez (2,4m) de altura e cinco (1,2m) de largura, foram publicados em outubro de 1843³⁹⁹. Porém,

³⁹⁵ PLANTA DE UMA PARTE DA CIDADE DE PORTO ALEGRE. Autor: Luís Pereira Dias, 1855. In. **Cartografia virtual histórica – urbana de Porto Alegre: século XIX e início do XX**. Porto Alegre: Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Sul/IHGRGS. Dezembro de 2005. 1 CD-ROM.

³⁹⁶ Ata da Câmara de 16 de junho de 1857. (AHPA).

³⁹⁷ Ata da Câmara de 21 de julho de 1843. (AHPA).

³⁹⁸ Ibidem.

³⁹⁹ Ata de Câmara de 23 de outubro de 1843. (AHPA).

pelo “silêncio” das atas da Câmara, tal obra não teve arrematante e foi esquecida pela edilidade, obra somente lembrada em setembro de 1845, através do seguinte requerimento:

Requeiro que se mande fazer um paredão no lugar e fim da Rua da Praia, voltando para a Praia do Arsenal, e feito paredão se mande entulhar aquela parte da Rua da Praia, por se achar intransitável começando grande ruína dos prédios em frente ao socavão⁴⁰⁰.

Ou seja, a protelação da feitura do paredão ocasionou o agravamento da situação. A expressão socavão leva à conclusão que a ação erosiva das águas do lago sobre a margem, escavava por baixo da Rua da Praia uma cratera que acabou por ruir, ameaçando e iniciando o processo de desabamento dos prédios ali existentes. Ainda no mesmo mês, agora instigados pela situação de calamidade, os vereadores providenciaram o orçamento da obra e publicaram o edital para arrematação da mesma⁴⁰¹. Ao final do mês seguinte, a obra foi arrematada, tendo sido iniciada a construção, que levou mais de três anos para ser finalizada. Em junho de 1849, três meses após ter sido paga a última parcela ao arrematante da obra, uma inspeção foi feita no local, a fim de recomendar as medidas necessárias para evitar o desabamento do paredão⁴⁰², indicando que a construção não fora feita de forma sólida o suficiente para resistir às intempéries. Pelo silêncio da documentação, novamente nada foi feito. Em ofício de outubro de 1853, o fiscal da Câmara informa que o paredão de pedra fora definitivamente arruinado por um temporal⁴⁰³. Somente quatro meses após a notícia do desabamento do cais, o conserto foi autorizado pela Câmara⁴⁰⁴.

Foram identificadas duas estruturas de cais no acompanhamento arqueológico na Praça Júlio Mesquita (RS-JA-68) e na extremidade oeste da Rua da Praia. As duas estruturas são bastante semelhantes, constituídas por alvenarias de pedras com argamassa de areia e cal e revestidas com lajes de arenito, à maneira dos paredões da Doca das Frutas no Largo do Paraíso. Contudo para a estrutura encontrada na Praça Júlio Mesquita não foi possível localizar referências históricas (prancha 44 e 45). A segunda estrutura trata-se exatamente do cais da passagem que levou tantos anos a ser concluído, motivo de requerimentos dos moradores da extremidade da península. A estrutura, identificada no início da Rua da Praia (prancha 46 – fig. 08 e 09), é constituída por alvenaria de pedras e revestida por grossas lajes de arenito. Junto à face externa da estrutura, as camadas de areia indicam o quanto as vagas

⁴⁰⁰ Ata da Câmara de 22 de outubro de 1845. (AHPA).

⁴⁰¹ Ata da Câmara de 30 de outubro de 1845. (AHPA).

⁴⁰² Ata da Câmara de 27 de junho de 1849. (AHPA).

⁴⁰³ Ata da Câmara de 22 de outubro de 1853. (AHPA).

⁴⁰⁴ Ata da Câmara de 09 de março de 1854. (AHPA).

do lago golpeavam aquele ponto do litoral; ressacas que danificavam os paredões do cais, causando os transtornos citados pela documentação histórica.

Desde 18 de junho de 1842, data em que foi autorizada a demolição da antiga Cadeia de Justiça⁴⁰⁵, inexistia na cidade de Porto Alegre um local específico para a detenção de criminosos. Por duas vezes foi projetada uma nova detenção e iniciadas as obras de construção da mesma; mas, nas duas ocasiões, os trabalhos de edificação foram interrompidos, respectivamente, pelas dimensões da cadeia projetada ter sido julgada insuficiente e pela eclosão da Guerra dos Farrapos. No início da década de 1840, era premente a construção de uma nova cadeia. Em ata de abril de 1845, os vereadores expressam a necessidade urgente de uma instituição prisional na capital.

Sendo certo que ninguém se pode supor isento de ser preso [...] por mais virtuoso que seja, e não havendo nesta cidade cadeia alguma civil, indico que se officie ao ilustre e excelentíssimo presidente da província, pedindo-lhe respectivamente que haja por bem, mandar o mais breve possível edificar uma cadeia, que inda que não possa ser tal qual promete a constituição [...] ao menos se aproxime quando ser possa aplicando para esta obra de necessidade urgentíssima [...]⁴⁰⁶.

Decidida a construção da cadeia, montou-se uma comissão para escolher o melhor local para o estabelecimento prisional, sendo escolhida a Praia do Arsenal, na extremidade da península. A escolha da área, segundo Escosteguy, citando o parecer da comissão incumbida desta tarefa, se justificava por várias razões, dentre elas: por ser um local arejado, de fácil asseio, por ter uma boa base para os alicerces por ser o solo rochoso, por ser distante da área de maior movimento e densidade demográfica, isolamento que evitaria a propagação de epidemias, por ter fácil acesso à água, e, por fim, porque desocupava o Largo da Força para a criação do recreio público (ESCOSTEGUY, 1993, p.108) (um dos locais onde haviam projetado e iniciado sua construção). Antes do início da construção da Casa de Correção, um longo processo de desapropriação foi necessário para liberar a área que seria ocupada com a obra. Neste ínterim, entre as desapropriações e o início da construção, a Câmara chegou a conceder licença temporária para o conserto de canoas no local destinado à cadeia⁴⁰⁷. Cabe lembrar que foram coletadas ferramentas de carpintaria (prancha 51), da lixeira coletiva encontrada na Praça Júlio Mesquita (RS-JA-68), podendo ser vestígios das atividades de construção e reparo de embarcações que ocuparam os espaços do Largo do Arsenal e Praia do Arsenal por décadas até meados do século XIX. Na área que seria destinada à Casa de

⁴⁰⁵ Ata da Câmara de 18 de junho de 1842. (AHPA).

⁴⁰⁶ Ata da Câmara de 15 de abril de 1845. (AHPA).

⁴⁰⁷ Ata da Câmara de 23 de agosto de 1848. (AHPA).

Correção, até mesmo uma meia água foi construída no local, fato que despertou a preocupação do presidente da província que pediu, por ofício enviado à Câmara, explicações⁴⁰⁸.

Para o início das obras da Casa de Correção, foram reutilizados os materiais construtivos existentes no Largo da Força⁴⁰⁹, local anteriormente escolhido para a edificação da cadeia, onde se iniciou a construção, porém interrompida quando os alicerces já haviam sido feitos; forma encontrada para baratear a construção. A obra da Casa de Correção levou anos para ser concluída, segundo Spalding:

[...] foi iniciada em 1848, pelo governador Francisco José de Souza Soares de Andréa. Deixando o governo em abril de 1850, com apenas os alicerces prontos, foi a obra somente retomada e concluída em 1864, cabendo ao presidente Dr. Luís Alves Leite de Oliveira Belo o grande impulso construtor em suas adiministrações de 1851 e 1855, sendo que seu substituto, Dr. Manoel Vieira Testa já a pode utilizar, enviando os primeiros presos [...] (SPALDING, 1967, p.100).

A construção da cadeia na extremidade da península, ao lado da sonhada praça de recreio, que, para o ex-presidente da província, Ângelo Moniz da Silva Ferraz, tornar-se-ia uma espécie de “cartão-postal” para os viajantes que chegavam à cidade; mas, ironicamente, se antepôs ao panorama idílico pensado por Ferraz. A Casa de Correção dominou a paisagem da ponta da península por décadas, sendo à época o prédio público mais imponente da cidade.



Figura 49 - Casa de Correção, em fotografia de 1954. ⁴¹⁰

O viajante Friedrich Gerstäcker, em viagem a Porto Alegre, em 1861, notou a imponência da construção em contraste com as demais edificações da cidade. Segundo Gerstäcker, “o maior prédio da cidade é, certamente, o presídio, uma construção maciça de

⁴⁰⁸ Ata da Câmara de 23 de janeiro de 1850. (AHPA).

⁴⁰⁹ Ata da Câmara de 16 de maio de 1845. (AHPA).

⁴¹⁰ Fotografia obtida em: <www.prati.com.br>. Acesso em: 16 dez. 2012.

granito cinza” (GERSTÄCKER, apud FILHO; FRANCO, 2004, p.125). A Casa de Correção tornou-se, desta forma, um ponto de referência aos viajantes que chegavam a Porto Alegre devido às suas dimensões. O viajante Robert Avé-Lallemant, chegando a Porto Alegre em 1858, avistou primeiramente, na ponta da península, a cadeia pública, segundo ele uma construção “em estilo mais ou menos de castelo forte” (LALLEMANT, apud FILHO; FRANCO, 2004, p.109). As embarcações vindas do sul da província, inevitavelmente, ao chegarem a Porto Alegre, necessariamente tinham que passar junto à ponta da península e, conseqüentemente, junto à nova cadeia, por ali se encontrar o canal de navegação. Desta forma, a Casa de Correção “recepçionava” todos viajantes chegados à cidade, vindos através da Lagoa dos Patos. Possivelmente, representando até mesmo um aviso para os possíveis desrespeitadores da ordem pública, apesar de tal motivo não ter sido elencado para sua construção naquele local. O viajante Johann Jakob von Tschudi, em viagem a Porto Alegre em 1861, descreve sua chegada à cidade, testemunhando a saliente edificação.

A bonita construção da nova prisão, atraem, em primeiro lugar, a vista daqueles que chegam. O navio a vapor circunnavega a ponta onde situa-se a última mencionada, e se encontra no verdadeiro Porto de Porto Alegre (TSCHUDI, apud FILHO; FRANCO, 2004, p.125).

No entanto, a edificação, possivelmente, além de estragar a tão sonhada vista da remodelada Praça da Harmônia, contribuiu negativamente para a tentativa de melhorar aquele setor da cidade, ou seja, tornou-se mais um fator de desvalorização daquela região, junto com, a passagem do gado e o hábito de se instalar, no Largo do Arsenal, a forca para execução dos condenados à morte. O desembarque e transporte do gado, trazido da margem oposta do lago, ainda persistia. Gado conduzido em tropa pelas ruas marginais ao Arroio Dilúvio até a várzea da cidade, trazendo sempre preocupação aos moradores e pedestres que por ali moravam e transitavam, pois os estouros não eram incomuns. A montagem da forca, no Largo do Arsenal, continuou sendo feita até 1857, quando foram executados os três últimos condenados à morte na capital (FRANCO, 1998, p.182).

3.6.4 O caminho novo, estaleiros, lenheiros e madeireiras

No outro extremo do litoral da cidade, o Caminho Novo deixou de ser apenas uma via de acesso às chácaras e à várzea do Gravataí. As atividades relacionadas ao comércio de madeiras e lenhas e de construção naval, que já eram praticadas naquela região, se intensificaram com a concessão da área da margem, a partir da Rua do Rosário para logradouro público⁴¹¹. O fim do conflito armado na província, também foi um fator que contribuiu para o aumento do número de madeireiras no Caminho Novo, pois a permissão para aportar madeiras nos largos do Pelourinho e Paraíso não mais vigorava, tornando-se o mesmo o único local concebido para estas atividades⁴¹². A medida liberava os dois largos para outras atividades, e também evitava os transtornos para a navegação que adviriam da continuação do transporte de tábuas e troncos para aqueles largos. Os aforamentos dos terrenos de marinha, na metade oeste da península, também contribuíram significativamente com o aumento do número de estaleiros no Caminho Novo, pois era, talvez, o único local para onde poderiam ser transferidos. O litoral do Caminho Novo era propício para o estabelecimento de madeireiras e estaleiros, pois sua pequena declividade facilitava o trabalho de construção naval e o de atracação das grandes balsas que traziam toras e tabuados para as madeireiras.

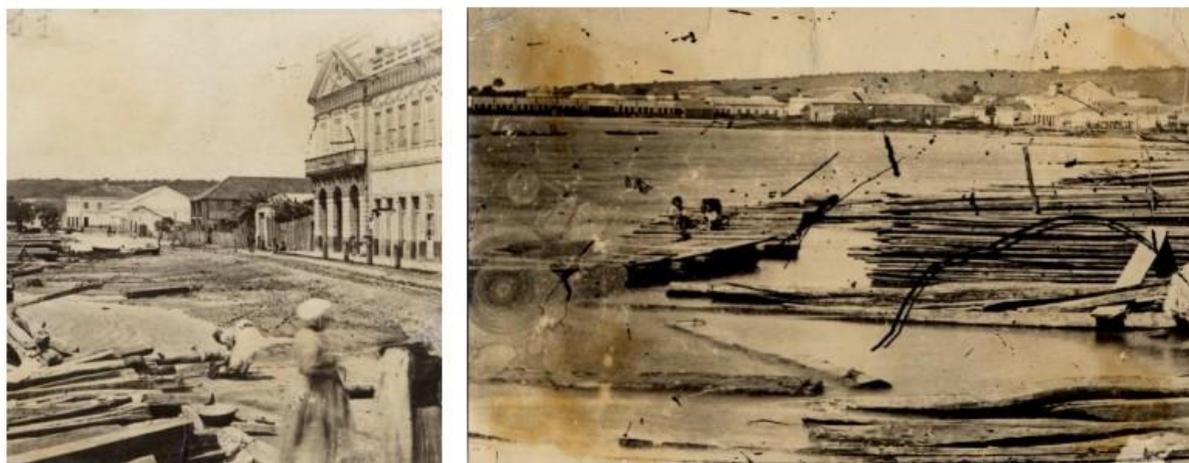


Figura 50 - Caminho Novo no final do século XIX. À esquerda, as margens do lago com madeiras junto ao Caminho Novo. À direita, balsa de madeiras e tábuas e toras ao largo da margem do Caminho Novo⁴¹³.

A concentração destas atividades somadas à chegada dos colonos alemães, parte dos quais ali se fixaram, principalmente os que detinham conhecimento de algum ofício, tornaram aquela região um local onde predominaram as atividades artesanais. Atividades que

⁴¹¹ Ata da Câmara de 02 de junho de 1842. (AHPA).

⁴¹² Capítulo 60, Artigo 03 das Posturas Policiais da Câmara da Cidade de Porto Alegre: aprovadas pelo Conselho Geral da Província. Porto Alegre, Tipografia do Comércio, 1947. (AHPA).

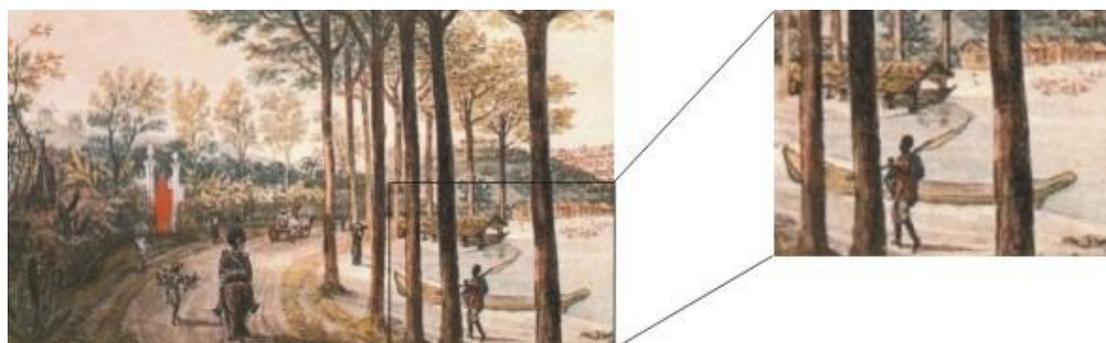
⁴¹³ Fotografia obtida em: <www.prati.com.br>. Acesso em: 16 dez. 2012.

precederam e suscitaram o desenvolvimento das fábricas que se estabeleceriam na segunda metade do século naquela região. No acompanhamento arqueológico realizado nos anos de 2007 e 2008 na Praça Rui Barbosa (RS-JA-06), junto a artefatos relacionados ao cotidiano doméstico, foram coletadas inúmeras ferramentas utilizadas em trabalhos artesanais (prancha 06), possivelmente, provenientes das oficinas que estavam localizadas no entorno do logradouro que daria origem à praça.

Desta forma houve uma nova valorização do Caminho Novo. Se, no início do século, foi disputado para o estabelecimento de propriedades rurais de veraneio, agora era disputado para o estabelecimento de oficinas artesanais junto à orla. Porém, neste intervalo, o litoral foi ocupado por alguns posseiros, pessoas pobres, que construíram ilegalmente rústicas habitações na beira do lago. Com a valorização do Caminho Novo, pelas razões elencadas, a Câmara Municipal endureceu a fiscalização sobre os ocupantes ilegais da orla, com a justificativa de que ocupavam terrenos concedidos para logradouro público. Em ata de março de 1843, chegou-se a cogitar na demolição de todas as humildes habitações da orla.

O senhor Dr. Afonso fez o seguinte requerimento: requero que se mande por abaixo todas as barracas feitas na praia do Caminho Novo, e assim mais todos os palheiros, que seja despida a dita praia de camarotes, e casinholas, que ali se tem sentado, pois que entendo que sendo toda aquela margem destinada para o gozo público, a câmara por isso não pode dar semelhante concessão [...] ⁴¹⁴

Após entrar em discussão o requerimento, a Câmara decidiu que tal medida recairia apenas sobre as “casinholas, ranchos ou palheiros” que não tivessem a licença de construção fornecida pela Câmara ⁴¹⁵. A partir desta deliberação, passaram a chegar inúmeros requerimentos de proprietários, procurando conservar seus ranchos via regularização da ocupação da orla.



⁴¹⁴ Ata da Câmara de 27 de março de 1843. (AHPA).

⁴¹⁵ Ibidem.

Figura 51 - Parte da pintura de Debret datada de 1827, mostrando o Caminho Novo. No detalhe em primeiro plano, escravo à beira da praia; em segundo plano, uma canoa de pau-só; em terceiro, telheiro para abrigo de canoas; e, em último plano, a série de casinhas que margeavam a praia junto ao Caminho Novo⁴¹⁶.

A apreciação destes requerimentos pelos vereadores dividiu a atenção dos mesmos com a apreciação das petições de donos de estaleiros que procuravam um local no Caminho Novo para se estabelecerem ou para realizarem melhoramentos nos seus estabelecimentos. A concentração das atividades de construção e manutenção naval no Caminho Novo, possivelmente, tenha ocupado todos os espaços disponíveis na orla, mais próximos da área urbana, em poucos anos. Ata de abril de 1844, que transcreve requerimento pedindo a indicação de um local para o estabelecimento de estaleiro, indica o grau de ocupação do litoral do Caminho Novo com as atividades de reparo e construção naval.

Outro [requerimento] de João José de Oliveira, mestre construtor, pedindo que esta câmara ordene ao seu procurador possa indicar um lugar no Caminho Novo, em que Jorge de tal estabeleça o seu estaleiro de maneira que não estorve ao do suplicante no lugar em que se acha, como pretende o mesmo Jorge⁴¹⁷.

O requerente, que não é o diretamente interessado no estabelecimento do local para construção de embarcações, intervém junto à Câmara, pedindo a delimitação de local para a criação de estaleiro de um terceiro, de forma que não atrapalhe as atividades do seu. Esta preocupação do requerente, indiretamente, mostra o quanto os espaços no litoral do Caminho Novo, ao menos os apropriados para as atividades de construção naval, estavam ocupados.

A atividade de construção naval, ao menos a relacionada à construção de médias e pequenas embarcações, a qual predominava no Caminho Novo, não exigia uma área muito grande e estruturas sofisticadas. Geralmente, os equipamentos necessários eram constituídos apenas por uma carreira para varar as embarcações, estruturas de sustentação do cavename das embarcações em construção, dispensáveis quando se tratava de embarcações pequenas, em especial a de canoas, e de um telheiro sob o qual se poderia trabalhar abrigado do sol e da chuva e guardar as ferramentas necessárias ao ofício. Nos requerimentos enviados à Câmara, com a solicitação da demarcação de locais para o estabelecimento de estaleiros, é corrente a concessão de áreas não superiores a 50 palmos, ou seja, entorno de 10m, para a construção

⁴¹⁶ Imagem trabalhada sob a publicada em: MELLO, Bruno Cesar Euphrasio de. **A Cidade de Porto Alegre entre 1820 e 1890**: as transformações físicas da capital a partir das impressões dos viajantes estrangeiros. 2010. Dissertação (Mestrado em planejamento urbano e regional). Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Faculdade de Arquitetura. PPG-PUR.

⁴¹⁷ Ata da Câmara de 24 de abril de 1844. (AHPA).

dos telheiros e outras estruturas necessárias⁴¹⁸. Possivelmente, parte das estruturas de madeiras evidenciadas no acompanhamento arqueológico de 2007 e 2008 na Praça Rui Barbosa (RS-JA-06), esteja relacionada às atividades de construção naval (prancha 06). A distribuição dos vestígios de madeira (prancha 06) junto à área da antiga praia, não se estendendo muito além do alinhamento da antiga margem, vão ao encontro da hipótese de que tais estruturas estejam relacionadas aos telheiros, carreiras, estruturas de sustentação das embarcações dos estaleiros.

Os requerimentos junto à Câmara de Vereadores para a construção destes equipamentos necessários ao funcionamento dos estaleiros, em especial dos telheiros, são abundantes, indicando a grande quantidade de estaleiros que foram estabelecidos no Caminho Novo. Não conseguimos precisar até que ponto do litoral da cidade os estaleiros se encontravam em meados do século dezenove. Contudo, por ata de 24 de maio de 1858, sabemos que, ao menos até a Rua da União (atual Rua da Conceição), estavam estabelecidos⁴¹⁹.

As concessões foram dadas para diversas funções, predominando os pedidos de licença para a construção e melhoramentos dos telheiros. Em ata de janeiro de 1845, foi lido o seguinte requerimento de Manoel Reis de Azevedo.

Lido um requerimento de Manoel Reis de Azevedo pedindo se lhe conceda licença para fazer um telheiro junto ao estaleiro do mestre Severino para guardar-se do sol no seu trabalho de toldar e bordar canoas⁴²⁰.

Como de costume, a concessão foi dada com a condição de o requerente demoli-lo quando ordenado e de ser aberto de todos os lados⁴²¹. Interessante notar que ofício de toldar e bordar canoas indica a persistência destas embarcações típicas ainda em meados do século dezenove. Também, a referência ao “estaleiro do mestre Severino”, parece sugerir, de certa forma, a importância do estabelecimento deste mestre construtor, mostrando que a existência de pequenas oficinas, como a de Manoel, foi conjunta a estabelecimentos maiores. Desta forma, estruturas simples, como a sugerida por requerimento de mestre calafate, em julho de 1853, no qual pediu licença para encalhar embarcação de pequeno porte⁴²² e de proprietário de canoa que, em requerimento de novembro de 1854⁴²³, solicitou licença para construir

⁴¹⁸ Atas de 24 de maio e 12 de outubro de 1858. (AHPA).

⁴¹⁹ Nesta ata, trata-se da demarcação de terreno para o estabelecimento de estaleiro em frente à Rua da União.

Ata da Câmara de 24 de maio de 1858. (AHPA).

⁴²⁰ Ata da Câmara de 17 de janeiro de 1845. (AHPA).

⁴²¹ Ata da Câmara de 18 de janeiro de 1845. (AHPA).

⁴²² Ata da Câmara de 28 de julho de 1853. (AHPA).

⁴²³ Ata da Câmara de 13 de novembro de 1854. (AHPA).

telheiro para abrigo da mesma, conviveram com estruturas mais elaboradas dos maiores estaleiros. Como as necessárias a estaleiro de barco a vapor, o qual foi estabelecido depois de pedido de demarcação de um local apropriado para ser instalado⁴²⁴. Como, também, dos trilhos, cuja instalação foi solicitada junto à Câmara para o encalhe de navios a serem consertados⁴²⁵.

Foram encontradas concentrações de óleo em dois pontos da Praça Rui Barbosa (RS-JA-06) durante o acompanhamento arqueológico de 2007 e 2008 (prancha 06). A existência destes vestígios poderia estar relacionada a estas atividades de conserto e mesmo construção de embarcações a vapor, mais precisamente nos trabalhos de manutenção dos motores e engrenagens das embarcações.

Ao final da década de 1850, em razão da portaria provincial que determinou que todos os estaleiros existentes no Largo do Arsenal deveriam ser transferidos para o Caminho Novo, em decorrência das obras de remodelação daquele largo, aumentou exponencialmente o número destes estabelecimentos no Caminho Novo.

Até meados do século dezenove (limite cronológico ao qual se deteve a pesquisa), não existem muitos requerimentos solicitando licença para a edificação de trapiches no Caminho Novo. Um destes poucos requerimentos refere-se ao pedido de licença para se construir trapiche na desembocadura do Beco do Barbosa (atual Rua Barros Cassal)⁴²⁶, via que ficava fora da área urbana da cidade e relativamente distante do local onde se aglomeravam os estaleiros e madeiras. Possivelmente, inexistiam trapiches e estruturas de atracação no espaço compreendido pelas citadas atividades, pois estas estruturas, se muito extensas, atrapalhariam os trabalhos de encalhe das embarcações nos estaleiros e os de varar as balsas de troncos e madeiras.

Ao contrário, nas duas primeiras quadras do Caminho Novo, onde os terrenos foram divididos em lotes e aforados a particulares, estruturas de atracação logo foram construídas pelos arrematantes dos terrenos. Os terrenos foram concedidos, da mesma forma que na Rua da Alfândega, com extensão até o canal de navegação. Sendo incentivado pela Câmara o avanço de aterros e edificações feitos pelos particulares sobre o lago. Segundo Escosteguy, a orientação da Câmara, no final dos anos 1840, foi a de incentivar estes aterros até o canal, pois aumentariam a “amplitude da cidade” (ESCOSTEGUY, 1993, p.131). Os próprios proprietários dos terrenos e das chácaras do Caminho Novo se prontificaram, através de

⁴²⁴ Atas da Câmara de 08 e 27 de abril de 1848. (AHPA).

⁴²⁵ Ata da Câmara de 12 de julho de 1853. (AHPA).

⁴²⁶ Ata da Câmara de 22 de julho de 1852. (AHPA).

representação enviada à câmara, a construírem as estacadas ou paredões de pedras na margem do lago, em frente a seus lotes⁴²⁷. Porém, a formação de um cais ao longo de toda a via, como o existente na Rua da Alfândega, iria demorar anos para ser criado. O projeto proposto pela Câmara para o afeiçoamento do litoral do Caminho Novo, expresso pela planta parcial da cidade de 1853, delineava o cais a muitos metros adentro do lago, de forma que o mesmo tangenciasse o canal de navegação. A conclusão do projeto iria requerer muitos anos e muito aterro para ser finalizado. Enquanto isso, as atividades de construção naval e comércio de madeiras e lenhas poderiam continuar dominando aquele espaço da orla por toda a segunda metade do século.

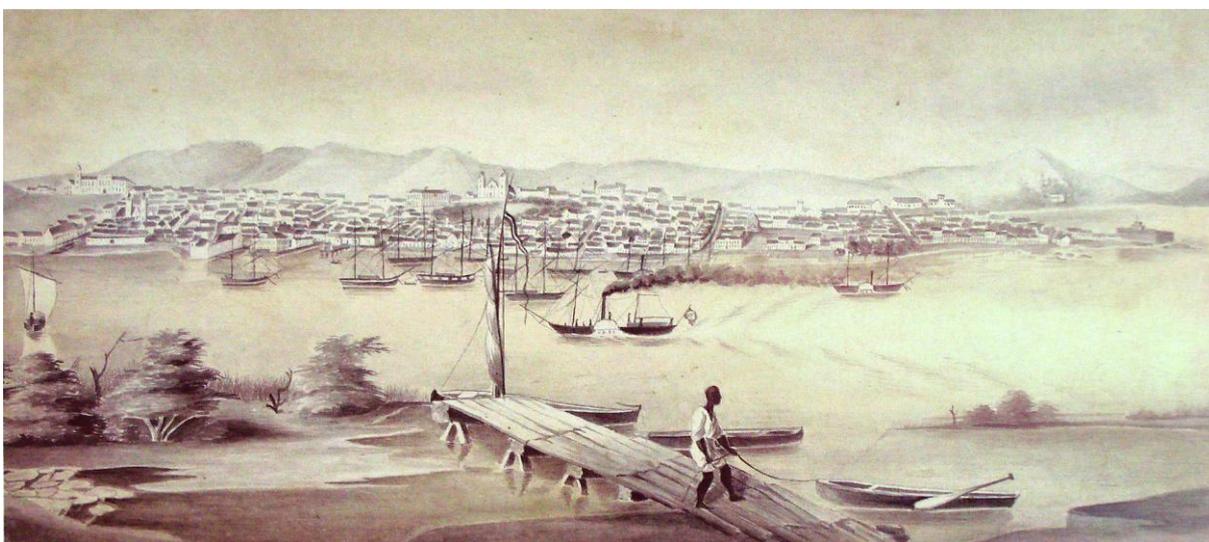


Figura 52 - Porto Alegre vista do lago Guaíba, aquarela de 1852, de Herrmann Wendroth. Aquarela⁴²⁸.

⁴²⁷ Ata da Câmara de 26 de setembro de 1845. (AHPA).

⁴²⁸ Fotografia obtida em: <www.prati.com.br>. Acesso em: 16 dez. 2012.

3.6.5 Lixo, dejetos, captação de água e o cólera

Em meados do século dezenove, mais precisamente na década de 1850, começou a se modificar um hábito arraigado na população da cidade, o de descartar lixo e desejos no mesmo local de onde retiravam água para consumo. Contudo, este hábito só começou a se modificar em virtude da situação de calamidade pública ocasionada pela epidemia de cólera⁴²⁹. A tentativa por parte da edilidade em disciplinar estes descartes em locais específicos da orla e a construção de trapiches públicos para captação de água longe da margem, onde a poluição era maior, não evitaram a contaminação e disseminação da epidemia. O hábito de se depositar estas imundícies junto ao litoral tornou as praias da cidade locais insalubres. A construção dos trapiches para captação de água próximo ao canal de navegação, onde acreditavam que a água era potável por ser menos intragável do que a da margem, possivelmente, contribuiu significativamente para a intensidade da epidemia. A preocupação dos vereadores foi direcionada para as praias da cidade, onde o acúmulo de imundícies trazia o medo da formação dos miasmas, causadores das enfermidades, como acreditado na época. Procuravam eliminar os locais onde estagnavam águas e acumulava-se lixo, os quais poderiam emanar os maus odores. Estes lugares concentravam-se, em grande parte, na orla da cidade, junto às praias. A intenção de se eliminar as imundas margens somou-se ao objetivo de expandir a cidade sobre o lago. Procurou-se, então, utilizar o próprio lixo produzido pela cidade para aterrar as margens do lago, como feito no aterro do Largo do Paraíso para a construção da Praça do Comércio. Em dezembro de 1853, foram permitidos os despejos nas desembocaduras das ruas do Rosário, Porto dos Ferreiros, Beco do Fanha e na área compreendida entre a cadeia e o riacho.⁴³⁰ Para os despejos foi proposto um sistema de estaqueamento, que permitiria sustentar o aterro, a partir do qual a população poderia despejar o lixo diretamente nas águas do lago. Depois de esgotada a área de despejo, construía-se outra sessão de estacas e cobria-se o lixo com aterro, a partir da qual se voltava a despejar o lixo nas águas do lago. O projeto de estaqueamento foi aprovado pelo presidente da província em março de 1854⁴³¹. Ao final do mesmo mês, foi suspensa a construção das pontes para os despejos. O presidente da comissão de higiene, Dr. Flores, questionou a construção de tais pontes⁴³²; pedindo, na mesma ocasião, também, a remoção dos despejos em vários locais da

⁴²⁹ Cólera é uma doença causada pelo vibrião colérico (*Vibrio cholerae*), uma bactéria em forma de vírgula ou vibrião que se multiplica rapidamente no intestino humano, produzindo uma potente toxina que provoca diarreia intensa. Ela afeta apenas os seres humanos e a sua transmissão é diretamente dos dejetos fecais de doentes por ingestão oral, principalmente em água contaminada. <http://pt.wikipedia.org/wiki/C%C3%B3lera>

⁴³⁰ Ata da Câmara de 21 de dezembro de 1853. (AHPA).

⁴³¹ Ata da Câmara de 27 de março de 1853. (AHPA).

⁴³² Ibidem.

cidade como da desembocadura do Beco da Ópera e do Lado do Trapiche da Praça da Alfândega⁴³³. Ironicamente, pontes de despejo de materiais fecais funcionaram por muitos anos nas proximidades dos locais de captação de água. A preocupação com a limpeza da cidade começou a se intensificar no ano seguinte, frente à ameaça da epidemia de cólera. Foi ordenada pelo presidente a limpeza da cidade, em especial da Rua Clara, da área do Arsenal e da Rua de Bragança⁴³⁴. Tratou-se, na mesma ocasião, da condução dos lixos da Rua da Praia, Rua Nova e Rua do Paraíso⁴³⁵. No início de novembro de 1855, apesar das medidas tomadas, a epidemia de cólera chegou à cidade de Porto Alegre. Como solução emergencial para o problema do lixo, frente o surto epidêmico, em 19 de novembro de 1855, tratou-se da condução do lixo para as ilhas fronteiras na barca em que era utilizada no transporte do gado⁴³⁶. No dia 20 de novembro, outras medidas foram tomadas, como a determinação de que a lavagem de roupas dos hospitais somente poderia ser feita além da ponte do riacho, o entulho deveria ser despejado na várzea e os materiais fecais nos pontos já determinados⁴³⁷. As medidas adotadas não impediram a alta mortalidade, possivelmente, porque os materiais fecais continuaram sendo jogados diretamente na água do lago, tendo em torno de um décimo da população sucumbido à epidemia. O viajante, Robert Avé-Lallemant, que esteve em Porto Alegre após o fim da epidemia, em 1858, observou a situação privilegiada da cidade quanto a sua salubridade, segundo ele, “pela sua situação de declive para todos os lados esta sempre limpa e seca, lavada pela chuva e varrida pelo vento” (LALLEMANT, apud FILHO; FRANCO, 2004, p.113). Porém Lallemant não notou qual o destino que tomaria o lixo “lavado pela água e varrido pela chuva”. O destino, inevitavelmente, seria as áreas mais baixas da cidade e as margens do lago, estas já imundas pelos descartes diretos de lixo e dejetos. Em seu relato, o viajante recorda o surto de cólera que flagelou a população de Porto Alegre no ano de 1856, informando que as áreas mais baixas foram as mais atingidas, ironicamente, segundo ele, “como é natural”⁴³⁸.

O surto de cólera e a água cada vez mais intragável fizeram com que fossem tomadas medidas para o provimento de melhor água à população da cidade. Na nova Praça da Harmonia, foi instalado o primeiro chafariz da cidade (FRANCO, 1998, p.18), contudo a água continuava provinda do lago. A água era bombeada manualmente pelos presos da cadeia para um reservatório na mesma praça, do qual a água era conduzida por encanamentos para o

⁴³³ Ata da Câmara de 19 de maio de 1854. (AHPA).

⁴³⁴ Ata da Câmara de 28 de setembro de 1855. (AHPA).

⁴³⁵ Ibidem.

⁴³⁶ Ata da Câmara de 19 de novembro de 1855. (AHPA).

⁴³⁷ Ata da Câmara de 20 de novembro de 1855. (AHPA).

⁴³⁸ Ibidem, p.114.

chafariz. Apesar do novo sistema de captação, os problemas de fornecimento continuaram. Segundo Lallemand:

A obtenção da água potável deixa alguma coisa a desejar. A cidade fica no meio da água, mas só se deve beber a água da montanha e esta pode ser conduzida em quantidade. Os chafarizes da cidade, em que pesem as suas inscrições latinas, não são abundantes em água. Contudo, mesmo a água tirada diretamente do rio é perfeitamente insípida e limpa (LALLEMANT, apud FILHO; FRANCO, 2004, p.114).

Melhoramento significativo no fornecimento de água ocorre, na década de 1860, com a fundação da Companhia Hidráulica Porto-Alegrense (FRANCO, 1998, p.18), a qual captava água potável nas nascentes do Arroio Dilúvio, conduzindo-as por encanamentos até reservatório no alto da praia. Com a criação da companhia e instalação de seus chafarizes nas principais praças da cidade, estava terminada a época dos trapiches de captação de água. Na pesquisa arqueológica de 2006 e no acompanhamento de 2010 na Praça da Alfândega, foi possível identificar vestígios de um dos antigos chafarizes que existiam na cidade, na segunda metade do século XIX (prancha 07). No perfil estratigráfico (prancha 10), a superfície da unidade 28 (a, b, e c), marca o nível em que foi edificado, em 1866, o chafariz “A Imperatriz”. As unidades 11 e 11b são vestígios da base de sustentação do chafariz que foi removido em 1903 (Prancha 20 – fig.05 e 06 / prancha 25).



Figura 53 - Praça da Alfândega em 1885, em primeiro plano o chafariz “A Imperatriz”⁴³⁹.

⁴³⁹ Fotografia obtida em: <www.prati.com.br>. Acesso em: 16 dez. 2012.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

As intervenções arqueológicas junto à área que corresponde à antiga orla da cidade de Porto Alegre, sejam estas intervenções pesquisas, ou trabalhos de acompanhamento, ou salvamento arqueológicos, são cruciais para a obtenção de novas informações sobre a história de ocupação da região. Contudo estas intervenções somente cumprem este papel se forem acompanhadas de um zelo pelo registro diacrônico e sincrônico dos vestígios arqueológicos e das estratigrafias dos sítios. Trabalhos de pesquisa têm maior facilidade para manter este controle por possuir um cronograma próprio para desenvolver as escavações. Trabalhos de acompanhamento e salvamento arqueológico, ao contrário, têm a peculiaridade de, muitas vezes, terem que seguir o ritmo dos trabalhos de engenharia em uma obra, o que, muitas vezes, impossibilita aos arqueólogos um registro mais cuidadoso do contexto dos vestígios encontrados. Mas isso não diminui a responsabilidade dos profissionais em manter um controle mínimo sobre as escavações, de maneira que não apenas coletem os vestígios sem nenhuma procedência. Este procedimento torna os vestígios inúteis para um futuro estudo arqueológico, sendo apenas úteis para um uso limitado pela museologia, limitado por não se conhecer a procedência dos mesmos e, desta forma, não ser possível relacioná-los a um período cronológico específico.

Intervenções arqueológicas em áreas urbanas que alcançam profundidades relativamente grandes, inevitavelmente, pelo dever do arqueólogo não favorecer um período em detrimento de outros, dever que aumenta em trabalhos de salvamento e acompanhamento arqueológicos, são propícias para estudos de longa duração sobre o desenvolvimento urbano. Estudos que compreendem o atual momento de desenvolvimento da cidade até os primeiros momentos de ocupação do espaço e início do núcleo urbano. Acreditamos que quanto mais se recua no tempo, ou quanto maior é a profundidade de escavação, proporcionalmente maior deve ser a atenção do arqueólogo e controle sobre a procedência dos vestígios arqueológicos; pois, gradualmente, tais vestígios diminuem em quantidade e, possivelmente, em concentração.

O presente estudo buscou, tendo como objeto de estudo as transformações da orla da cidade de Porto Alegre, atentar para esta especificidade do trabalho arqueológico dentro de núcleos urbanos.

O período compreendido pelo estudo recuou até os primeiros anos de ocupação do litoral, do espaço onde se estabeleceria a cidade de Porto Alegre, até meados do século XIX, momento chave na mudança de uma cidade colonial em uma cidade que pretendia se tornar moderna. Desta forma, o estudo abordou desde os vestígios deixados pelos primeiros

ocupantes indígenas; passando pelos primeiros indícios de ocupação europeia em meados do século XVIII; pelo momento de adensamento populacional no último quartel do século XVIII, que se refletiu na concentração e aumento dos vestígios arqueológicos; pelo desenvolvimento econômico de final do século XVIII e primeiro quartel do século XIX, que deu origem às primeiras estruturas portuárias da cidade; pelo intervalo da guerra civil, que trouxe tantos danos para a cidade, mas que foi responsável pelo aumento da concentração das deposições de lixo junto ao litoral da cidade, gerando as lixeiras coletivas; e, por fim, pelo período pós-guerra, em meados do século XIX, momento de retomada do desenvolvimento urbano, do qual restaram, dentro outros, os vestígios estruturais do cais, que modificou radicalmente a orla da cidade. Estes intervalos temporais puderam ser delimitados e correlacionados aos vestígios arqueológicos em razão de terem sido feitos registros estratigráficos nas intervenções arqueológicas junto à antiga orla. A análise de tais registros permitiu compreender, com o cotejamento de fontes históricas, a identificação de momentos específicos no desenvolvimento de atividades junto à orla e, conseqüentemente, de modificações necessárias na mesma para a realização destas atividades. Na longa duração, a análise das sequências estratigráficas, do estudo dos vestígios móveis e imóveis evidenciados, junto ao cotejamento com as fontes históricas primárias e secundárias, foi possível compreender o processo de transformação gradual da orla da cidade.

A ampla praia arenosa, habitada por silvícolas em tempo recuado, ao receber os primeiros colonizadores europeus, em meados do século XVIII, transforma-se em um importante porto fluvial que, ao longo do século, originou cidade portuária, que se tornaria, já no final do mesmo século, capital de província e importante polo de construção naval. A praia do povoado era frequentada pelos mais diversos agrupamentos sociais, passando por escravos, escravos alforriados, militares, indígenas integrados à sociedade colonial, pequenos comerciantes de gêneros alimentícios, comerciantes de produtos manufaturados, estrangeiros, artesãos etc. A praia livre, recebendo esta ampla gama de grupos sociais e diferentes atividades, fazia com que um mesmo espaço fosse compartilhado por todos. Contudo, gradualmente e especialmente no decorrer do século XIX com o desenvolvimento urbano e adensamento populacional, inicia-se a especialização de áreas de predomínio de atividades. Situação intensificada com a venda de terrenos da marinha a particulares, em especial no final da primeira metade do século XIX, e criação do cais que retificou a orla da cidade, finalizado na década de 1850. Em meados do século, a praia já não mais existia. O acesso da população às águas do lago, desta forma, estava vetado na maior parte da orla, sendo o acesso franqueado apenas nos largos, desembocadura das ruas e trapiches públicos. Outra cidade e

porto tomavam forma, onde existiam locais específicos para os estaleiros, madeiras, comércio de lenhas, comércio de gêneros alimentícios, comércio de importação e exportação, atividades militares e de repressão do estado, assim como um local específico para recreação da população. A época de compartilhamento de um mesmo espaço por diferentes atividades havia acabado.

A identificação de vestígios relacionados a grupos sociais particulares foi possível, em específico, aos grupos de origem africana e indígena. Cabe novamente, ressaltar a importância dos vestígios evidenciados na extremidade da península (em particular no Sítio RS-JA-10). Neste espaço foram identificados vestígios que remetem ao século XVIII, ou seja, ao início da cidade, período sobre o qual pouco se sabe, compreendendo vestígios móveis, em particular, cerâmicas de origem escrava e indígena associadas. Estruturas residenciais do século XIX também foram identificadas. O grau de preservação do sítio e o fato de que a área foi ocupada pela população pobre da cidade o torna importantíssimo para o conhecimento de aspectos do cotidiano desta fração da população da cidade tão pouco estudada, seja pela história como também pela arqueologia⁴⁴⁰.

O estudo focado, em específico, no desenvolvimento portuário da cidade de Porto Alegre oportunizou, a partir dos vestígios arqueológicos e do cotejamento com as fontes primárias e secundárias, destas os relatos de viajantes tendo uma importância crucial, a reconstituição de aspectos do cotidiano portuário da cidade ao longo do século XVIII e, em especial, do século XIX. Os documentos históricos junto aos registros arqueológicos oportunizaram a identificação de vestígios móveis e estruturais relacionados ao cotidiano portuário da cidade de Porto Alegre. Contribuindo também com a localização de estruturas e possíveis locais de descarte pela população, que ainda não foram identificados nas intervenções arqueológicas junto à área da antiga orla, como rampas de acesso ao lago, trapiches públicos e particulares, áreas de estaleiros...

A presente dissertação teve como importância maior ter apresentado um panorama do processo histórico de ocupação e transformações da área portuária da cidade de Porto Alegre, não se atendo a contexto local, mas fazendo movimento entre os aspectos específicos e gerais implicados neste processo. O estudo permitiu desta forma um mapeamento de possíveis temas

⁴⁴⁰ O projeto de remodelação do cais da cidade de Porto Alegre coloca em risco este patrimônio arqueológico único. Pelo projeto, naquela região, será feito o rebaixamento da Av. Presidente João Goulart com a abertura de uma trincheira e a construção de um shopping com estruturas subterrâneas. Cabe aos órgãos e profissionais responsáveis pela defesa do patrimônio histórico, cultural e arqueológico da cidade exigir não apenas o acompanhamento das obras de remodelação, mas sim a escavação deste sítio arqueológico. Do contrário, seremos julgados pelas futuras gerações por termos sido coniventes com a depredação de um patrimônio insubstituível e por termos perdido a oportunidade de lançarmos luz a um período com poucas fontes documentais.

a serem trabalhados futuramente como também na localização espacial e temporal de vestígios arqueológicos, abrindo a possibilidade de futuros estudos pontuais que contribuam com um melhor conhecimento sobre a história da cidade.

REFERÊNCIAS

- ADAMS, Jonathan. Maritime archaeology. ORSER Jr, Charles O. (Org.). **Encyclopedia of historical archaeology**. Londres/N. York: Routledge, 2002. p. 328-330. Verbete.
- ALMEIDA, Paulo Roberto de. A formação econômica brasileira a caminho da autonomia política: uma análise estrutural e conjuntural do período pré-independência. In: OLIVEIRA, Luis Valente de; RICUPERO, Rubens (Orgs.). **A abertura dos portos**. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2007.
- BARROSO, Vera Lúcia Maciel. Povoamento e urbanização do Rio Grande do Sul. In: WEIMER, Günter (Org.). **Urbanismo no Rio Grande do Sul**. Porto Alegre: Ed. Universidade/UFRGS/ Prefeitura Municipal de Porto Alegre, 1992.
- BASTOS, R. M. **Porto Alegre - Um Século em Fotografia**. Canoas: Ed. da ULBRA, 1997. CD- ROM,
- BICCA, Briane (Org.). **Programa Monumenta: Porto Alegre**. Brasília, DF/ Iphan / Programa Monumenta, 2010.
- BITENCOURT, Daiane Brum. **Para sua Saúde e Vigor: práticas de cura e medicamentos populares em Porto Alegre (1776-1936)**. Dissertação de Mestrado, PPGH-PUCRS, Porto Alegre. 2011.
- BITTENCOURT JUNIOR, Iosvaldyr Carvalho. Territorialidade Negra Urbana: a evocação da presença, da resistência cultural, política e da memória dos negros, em Porto Alegre, delimitando espaços sociais contemporâneos. In.: POSSAMAI, Zita Rosane (Org.). **Leituras da Cidade**. Porto Alegre: Evangraf, 2010.
- BLOT, Maria Luísa B. H. Pinheiro. **Os portos na origem dos centros urbanos: contributo para a arqueologia das cidades marítimas e flúvio-marítimas em Portugal**. Lisboa: Instituto Português de Arqueologia, 2003. Série Trabalhos de Arqueologia, nº28.
- BRAUDEL, Fernand. A longa duração. In: BRAUDEL, Fernand. **História e Ciências Sociais**. Lisboa: Edit. Presença, 1986. p.7-39.
- BRAUDEL, Fernando. **Civilização Material, Economia e Capitalismo Séculos XV-XVIII**.- Tomo I - As estruturas do cotidiano. Tradução de Telma Costa. – São Paulo: Martins Fontes, 1995.
- CAMARGO, Paulo Fernando Bava de. **Arqueologia de uma cidade portuária: Cananéia, séculos XIX-XX**. 2009. 192f. Tese (Doutorado em Arqueologia) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2009.
- CAMPÊLO, Manoel Ramalho; DUHÁ, Paulo Antônio Dutra. **Navegação: a história do transporte hidroviário interior no Rio Grande do Sul**. Porto Alegre: Centhury, 2009.

CAPPELLETTI, Ângela Maria **Relatório Parcial do Projeto Arqueologia Histórica em Porto Alegre: os Vestígios Arqueológicos do Mercado Público Central como Elementos Históricos para a Reconstrução do Comportamento e das Relações Sociais da Sociedade Porto Alegrense dos Séculos XVIII e XIX.** Bolsa de aperfeiçoamento da FAPERGS. Agosto de 1995.

CAPPELLETTI, Ângela Maria **Relatório do Projeto Arqueologia Histórica em Porto Alegre: Os Vestígios Arqueológicos do Mercado Público Central como Elementos Históricos para a Reconstrução do Comportamento e das Relações Sociais da Sociedade Porto Alegrense dos Séculos XVIII e XIX.** Bolsa de aperfeiçoamento da FAPERGS. Junho de 1996.

Cartografia virtual histórica – urbana de Porto Alegre: século XIX e início do XX. Porto Alegre: Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Sul/IHGRGS. Dezembro de 2005. 1 CD-ROM.

CESAR, Guilhermino. **Primeiros cronistas do Rio Grande do Sul 1605-1801.** 2. ed. Porto Alegre: EDURGS, 1981.

CORUJA, Antônio Álvares Pereira (1806-1889). **Antigalhas: reminiscências de Porto Alegre.** Porto Alegre: Companhia União de Seguros Gerais, 1983.

COSTA, Elmar Bonés da. (Ed.). **História Ilustrada de Porto Alegre.** Porto Alegre: Já Editores, 1997.

COUTO, Jorge. A delimitação das fronteiras do Brasil: de dom Manuel I a dom João VI. In: OLIVEIRA, Luis Valente de; RICUPERO, Rubens (Orgs.). **A abertura dos portos.** São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2007.

ESCOSTEGUY, Luiz Felipe. **A Produção e o Uso dos Espaços Centrais a Beira-Rio em Porto Alegre (1809-1860).** 1993. 155f. Dissertação (Mestrado em História) - Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre. 1993.

EZEQUIEL, Márcio. **Alfândega de Porto Alegre: 200 anos de história.** Porto Alegre: Sindireceita, 2007.

FAUSTO, Boris. **História do Brasil.** 10. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2002.

FEEE: de Província de São Pedro a Estado do Rio Grande do Sul – **Censos do RS 1803-1950.** Porto Alegre, 1981.

FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. **Pequeno Dicionário Brasileiro da Língua Portuguesa.** São Paulo: Ed. Civilização Brasileira S.A., 1969.

FILHO, Valter Antonio Noal; FRANCO, Sérgio da Costa. **Os viajantes olham Porto Alegre.** Santa Maria: Anatterra, 2004.

FRANCO, Sérgio da Costa. **Porto Alegre e seu Comércio.** Porto Alegre, Associação Comercial de Porto Alegre, 1983.

FRANCO, Sergio da Costa. **Porto Alegre: guia histórico**. 3. ed. rev. ampl. Porto Alegre: Ed. Universidade/UFRGS, 1998.

GALINIÉ, Henri; ROYO, Manuel. A Arqueologia à Conquista da Cidade. In: BOUTIER, J; JULIA, D. (Org.). **Passados Reconstituídos: campos e canteiros da História**. Rio de Janeiro: Editora UFRJ/ Editora FGV, 1998.

GAMA, Ruy. História da Técnica no Brasil Colônia. In.: VARGAS, Milton (Org.). **História da Técnica e da Tecnologia no Brasil**. São Paulo: Editora Tecnológica Paula Souza, 1994.

HARRIS, Edward C. **Princípios de Estratigrafia Arqueológica**. Barcelona: Editorial Crítica, 1991.

HERBERTS, Ana Lúcia. **Arqueologia do caminho das tropas: estudo das estruturas viárias remanescentes entre os rios Pelotas e Canoas, SC**. Porto Alegre: PUC/RS-PPGH, 2009. Dissertação de Mestrado.

HODDER, Ian. **Interpretación em Arqueologia: corrientes actuales**. Edición ampliada y puesta al día. 2. ed. Barcelona: Crítica, 1994.

HOLANDA, Sérgio Buarque de. **Raízes do Brasil**. 26. ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

Holz hacker, Rachel et al.. **Dicionário de Navegação a Vela**. São Paulo: Abril Cultural, 1975.

KERN, Arno Alvarez . As cidades e seus territórios (2008). In: CARRARA, Maria Teresa. (Org.). **Continuidad y cambio cultural em Arqueologia Histórica**. 1. ed. Rosário, Argentina: Escuela de Antropologia (Universidad Nacional de Rosário), 2010. v. 1. p. 435-439.

KERN, Arno Álvares. Paleopaisagens e povoamento pré-histórico do Rio Grande do Sul. In.: KERN, Arno Álvares (Org.). **Arqueologia Pré-Histórica do Rio Grande do Sul**. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1991.

LANDA, Beatriz **Relatório Final - Acompanhamento e Salvamento Arqueológico na Execução da 4ª Etapa do Projeto de Restauração do Mercado Público Central de Porto Alegre**. Porto Alegre 1996.

LIMA, Tânia Andrade. Os marcos teóricos da arqueologia histórica, suas possibilidades e limites. **Estudos Ibero-Americanos**. Porto Alegre: EDIPUCRS, v.23, n.2, 2002.

MACEDO, Francisco Riopardense de. **Porto Alegre: origem e crescimento**. Porto Alegre: Livraria Sulina Editora. 1968.

MACEDO, Riopardense apud XAVIER. **Porto Alegre: história e vida da cidade**. Porto Alegre, Edições UFRGS, 1973.

MESQUITA, João Lara. **Embarcações típicas da costa brasileira**. 1. ed. São Paulo: Editora Terceiro Nome, 2009.

MARX, Murillo. **A cidade brasileira**. São Paulo: Melhoramentos: Ed. da Universidade de São Paulo, 1980.

MELLO, Bruno Cesar Euphrasio de. **A Cidade de Porto Alegre entre 1820 e 1890**: as transformações físicas da capital a partir das impressões dos viajantes estrangeiros. 2010. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional). Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Faculdade de Arquitetura. PPG-PUR.

MENEGAT, Rualdo (Coord.Geral). **Atlas Ambiental de Porto Alegre**. Porto Alegre: ED. UFRGS, 1998.

OLIVEIRA, Alberto Tavares Duarte de. **Um Estudo em Arqueologia Urbana**: a carta de potencial arqueológico do Centro Histórico de Porto Alegre. Porto Alegre, 2005. 242f. Dissertação (Mestrado em História) – PUCRS.

OLIVEIRA, Alberto Tavares Duarte de. **Primeiro Relatório Parcial**: pesquisa arqueológica na Praça da Alfândega – Programa Monumenta Porto Alegre/RS. Porto Alegre: NEOCORP: Abril de 2006.

OLIVEIRA, Alberto Tavares Duarte de. **Segundo Relatório Parcial**: pesquisa arqueológica na Praça da Alfândega – Programa Monumenta. Porto Alegre/RS. Porto Alegre: NEOCORP: Setembro de 2006.

OLIVEIRA, Alberto Tavares Duarte de. **Terceiro Relatório Parcial**: pesquisa arqueológica na Praça da Alfândega – Programa Monumenta Porto Alegre/RS. Porto Alegre: NEOCORP: Outubro de 2006.

OLIVEIRA, Alberto Tavares Duarte de. **Quarto Relatório Parcial**: pesquisa arqueológica na Praça da Alfândega – Programa Monumenta Porto Alegre/RS. Porto Alegre: NEOCORP: Novembro de 2006.

OLIVEIRA, Alberto Tavares Duarte de. **Quinto Relatório Parcial**: pesquisa arqueológica na Praça da Alfândega – Programa Monumenta Porto Alegre/RS. Porto Alegre: NEOCORP: Dezembro de 2006.

OLIVEIRA, Alberto Tavares Duarte de. **Relatório Final**: pesquisa arqueológica na Praça da Alfândega – Programa Monumenta Porto Alegre/RS. Porto Alegre: NEOCORP: Fevereiro de 2007.

OLIVEIRA, Alberto Tavares Duarte de. **Primeiro Relatório Parcial**: monitoramento arqueológico da obra de remodelação da Praça da Alfândega – Município de Porto Alegre/RS. Porto Alegre: MJJF/SMC. Maio de 2010.

OLIVEIRA, Alberto Tavares Duarte de. **Segundo Relatório Parcial**: monitoramento arqueológico da obra de remodelação da Praça da Alfândega – Município de Porto Alegre/RS. Porto Alegre: MJJF/SMC. Agosto de 2010.

OLIVEIRA, Alberto Tavares Duarte de. **Terceiro Relatório Parcial**: monitoramento arqueológico da obra de remodelação da Praça da Alfândega – Município de Porto Alegre/RS. Porto Alegre: MJJF/SMC. Janeiro de 2011.

OLIVEIRA, Alberto Tavares Duarte de. **Relatório Técnico Final:** plano de trabalho para Monitoramento Arqueológico junto à obra de instalação da Linha de Transmissão Subterrânea 230KV, nas Praças Júlio Mesquita e Brigadeiro Sampaio – Município de Porto Alegre/ RS. MJJF/SMC/PMPA. Fevereiro de 2012.

OLIVEIRA, Clovis Silveira. **Porto Alegre:** a cidade e sua formação. 2. ed. Porto Alegre: Editora Gráfica Metrópole S.A., 1993.

ORSER Jr, Charles E.. **Introdução à arqueologia histórica.** Belo Horizonte: Oficina de Livros, 1992.

ORSER Jr., Charles O. (Org.). **Encyclopedia of historical archaeology.** London/ N. York: Routledge, 2002.

PEREIRA, Potiguara. Engenharia Militar. In.: VARGAS, Milton (Org.). **História da Técnica e da Tecnologia no Brasil.** São Paulo: Editora da Universidade Estadual Paulista: Centro de Educação Tecnológica Paula Souza, 1994.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. **História do Rio Grande do Sul.** 3. ed. Porto Alegre, Mercado Aberto, 1984.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. **Memória Porto Alegre:** espaços e vivências. 2. ed. Porto Alegre: Ed. Universidade/UFRGS, 1999.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. **Uma Outra Cidade:** o mundo dos excluídos no final do século XIX. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 2001.

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

Roberta Marx Delson. DELSON, Roberta Marx; Tradução e revisão de Fernando de Vasconcelos Pinto. **Novas Vilas para o Brasil-Colônia:** Planejamento Espacial e Social no século XVIII. Brasília: Ed. ALVA-CIORD, 1997, C1979.

SANTOS, Paulo Alexandre. **Contentores de bebidas alcoólicas:** Usos e significados na Porto Alegre oitocentista. Dissertação (Mestrado em História) pela PUCRS, Porto Alegre, 2005.

SCHMITZ, Pedro Ignácio. Migrantes da Amazônia: a tradição tupiguarani. In: KERN, Arno Álvares (Org.). **Arqueologia pré-histórica do Rio Grande do Sul.** Porto Alegre: Mercado Aberto, 1991.

SCHNERB, Robert. **O século XIX:** O apogeu da civilização européia. Tradução de J. Guinsburg. – Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1996.

SINGER, Paul. **Desenvolvimento econômico e evolução urbana.** 2. ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1977.

SOUZA, Gabriel Soares de. **Tratado Descritivo do Brasil em 1587**. Acessado em: <<http://www.novomilenio.inf.br/santos/lendas/h0300a2.pdf>>

SOUZA, Maria Luiza Rodrigues. Técnicas Indígenas. In: VARGAS, Milton (Org.). **História da Técnica e da Tecnologia no Brasil**. São Paulo: Editora Tecnológica Paula Souza, 1994.

SPALDING, Walter. **Pequena história de Porto Alegre**. Porto Alegre: Livraria Sulina Editora, 1967.

STASKI, Edward. “Advances in Urban Archaeology”. In: SCHIFFER, Michael (Ed.). **Advances in Archaeological Method and Theory**, v. 5. New York/ London: Academic Press. 1982. p. 97-98.

STRIEDER, Adelir J. **Relatório sobre Investigação Geofísica na área da Praça da Alfândega**. Porto Alegre: Neocorp, 2004.

SYMANSKI, Luis Cláudio P. **Espaço privado e vida material em Porto Alegre no século XIX**. Porto Alegre: EDIPUCRS, 1998.

THIESEN, Beatriz V. **As paisagens da cidade: arqueologia da área central da Porto Alegre do século XIX**. Porto Alegre, 1999. 320f. Dissertação (Mestrado em História) – PUCRS.

TOCCHETTO, Fernanda. **Relatório Técnico: Plano de Acompanhamento Arqueológico das Obras de Fundação da Cobertura Metálica do Mercado Público de Porto Alegre, RS**. Porto Alegre: SMC/MJFF. Novembro de 1994.

TOCCHETTO, Fernanda. **Relatório Parcial do Plano de Salvamento Arqueológico das obras de fundação da cobertura metálica do Mercado Público de Porto Alegre, RS**. Porto Alegre: SMC/ MJFF. Janeiro de 1995.

TOCCHETTO, Fernanda. **Planos de Salvamento Arqueológico de Sítios Históricos no Município de Porto Alegre, RS: RS.JA- 03, 04, 05 e 06 - Relatório Técnico Final**. Porto Alegre: SMC/ MJFF. Novembro de 1995.

TOCCHETTO, Fernanda. **Programa de Arqueologia Urbana do Município de Porto Alegre, RS**. Porto Alegre, Secretaria Municipal da Cultura/Prefeitura Municipal de Porto Alegre, 1997.

TOCCHETTO, Fernanda Bordin. **Terceiro e Quarto Relatório Técnico Trimestral: planos de salvamento arqueológico de sítios históricos no município de Porto Alegre, RS**. Porto Alegre: MJFF/SMC/PMPA, 1997.

TOCCHETTO, Fernanda. **Relatório Técnico Final Projeto “Levantamento de Sítios Arqueológicos de Ocupação Indígena no Município de Porto Alegre, RS” e Planos de Salvamento Arqueológico dos Sítios Históricos no Município de Porto Alegre, RS** Porto Alegre: SMC/ MJFF. Julho de 1998.

TOCCHETTO, Fernanda Bordin. **Relatório Técnico Final:** planos de salvamento arqueológico de sítios históricos no município de Porto Alegre, RS. Porto Alegre: SMC/MJFF. Julho de 1998.

TOCCHETTO, Fernanda Bordin. **Relatório Técnico Final:** pesquisa arqueológica e valorização do patrimônio material pré-histórico e histórico do município de Porto Alegre. RS. Porto Alegre, SMC/MJFF. Janeiro de 2000.

TOCCHETTO, Fernanda B.; SYMANSKI, Luís Cláudio P.; OLIVEIRA, Alberto T.D.; CAPPELLETTI, Ângela M.; OZÓRIO, Sérgio R.. **A faiança fina em Porto Alegre:** vestígios arqueológicos de uma cidade. Porto Alegre: Unidade Editorial/Secretaria Municipal de Cultura, 2001.

TORRES, Rodrigo de Oliveira. “... e a modernidade veio a bordo”: arqueologia histórica do espaço marítimo oitocentista na cidade do Rio Grande/RS. Pelotas: UFPEL, 2010. Dissertação de Mestrado.

WERTERDAHL, Christer. The maritime cultural landscape. **The International Journal of Nautical archaeology** (1992) 21.1: 5-14.

ULPIANO, Bezerra de Menezes. Morfologia das cidades brasileiras: introdução ao estudo histórico da iconografia urbana. **Revista USP**, São Paulo (30); p. 144-155, junho/agosto 1996.

UESSLER, Cláudia de Oliveira. **Programa de Salvamento Arqueológico no sítio Praça Rui Barbosa (RSJA06), Porto Alegre, RS. Relatório Parcial.** Porto Alegre: IPHAN, 2009.

VITRUVIUS POLLIO. **Tratado de arquitetura.** Tradução, introdução e notas de M. Justino Maciel. São Paulo: Martins, 2007.

ZAMIN, Frinéia. **Praça da Alfândega:** Cronologia da Evolução Física. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado do Rio Grande do Sul – Porto Alegre: IPHAE, 2001.

ZARANKIN, Andrés. Hacia Uma Arqueologia Histórica Latinoamericana. In: FUNARI, Pedro Paulo A.; ZARANKIN, Andrés. (Org.). **Arqueología histórica em América del Sur:** los desafíos Del siglo XXI. Bogotá: Universidade de los Andes, Facultad de Ciências Sociales, Departamento de Antropologia, Centro de Estudios Socioculturales e Internacionales: Ediciones Uniandes, 2004.

ANEXOS

PRANCHA 01



RS-JA-68

RS-JA-10

RS-JA-23

RS-JA-05

RS-JA-06

- Margem em 1844
- - - - - Margem em 1868
- Atual Cais do Porto

RS-JA-05 - Sítio Mercado Público Central

- 1º fase: junho a setembro de 1994 - Arq. Fernanda B. Tocchetto
- 2º fase: dezembro de 1994 a abril de 1995 - Arq. Angela Cappelletti
- 3º fase: setembro de 1995 a março de 1996 - Arq. Angela Cappelletti
- 4º fase: abril a junho de 1996 - Arq. Beatriz Landa

RS-JA-06 - Sítio Praça Rui Barbosa

- 1º Intervenção: 6 a 22 de junho de 1995 - Equipe Museu Joaquim José Felizardo
- 2º Intervenção: outubro de 2007 a julho de 2008 - Coord. Arq. Cláudia de Oliveira Uessler

RS-JA-10 - Sítio Praça Brigadeiro Sampaio

- 1º Intervenção: 9 a 30 de outubro de 1996 - Coord. Arq. Fernanda B. Tocchetto
- 2º Intervenção: 2 de agosto de 2010 a 31 de outubro de 2011 - Coord. Arq. Alberto Tavares Duarte de Oliveira

RS-JA-19 - Sítio Praça Parobé

- 1º fase: 22 de outubro a 11 de novembro - Coord. Arq. Beatriz Valadão Thiesen
- 2º fase: 12 de novembro a 16 de dezembro - Coord. Arq. Fernanda B. Tocchetto

RS-JA-23 - Sítio Praça da Alfândega

- 1º Intervenção: 19 a 23 de outubro de 2002 - Arq. Beatriz Thiesen
- 2º Intervenção: abril de 2006 a fevereiro de 2007 - Arq. Alberto Tavares Duarte de Oliveira
- 3º Intervenção: 31 de agosto de 2009 a 31 de dezembro de 2010 - Arq. Alberto Tavares Duarte de Oliveira

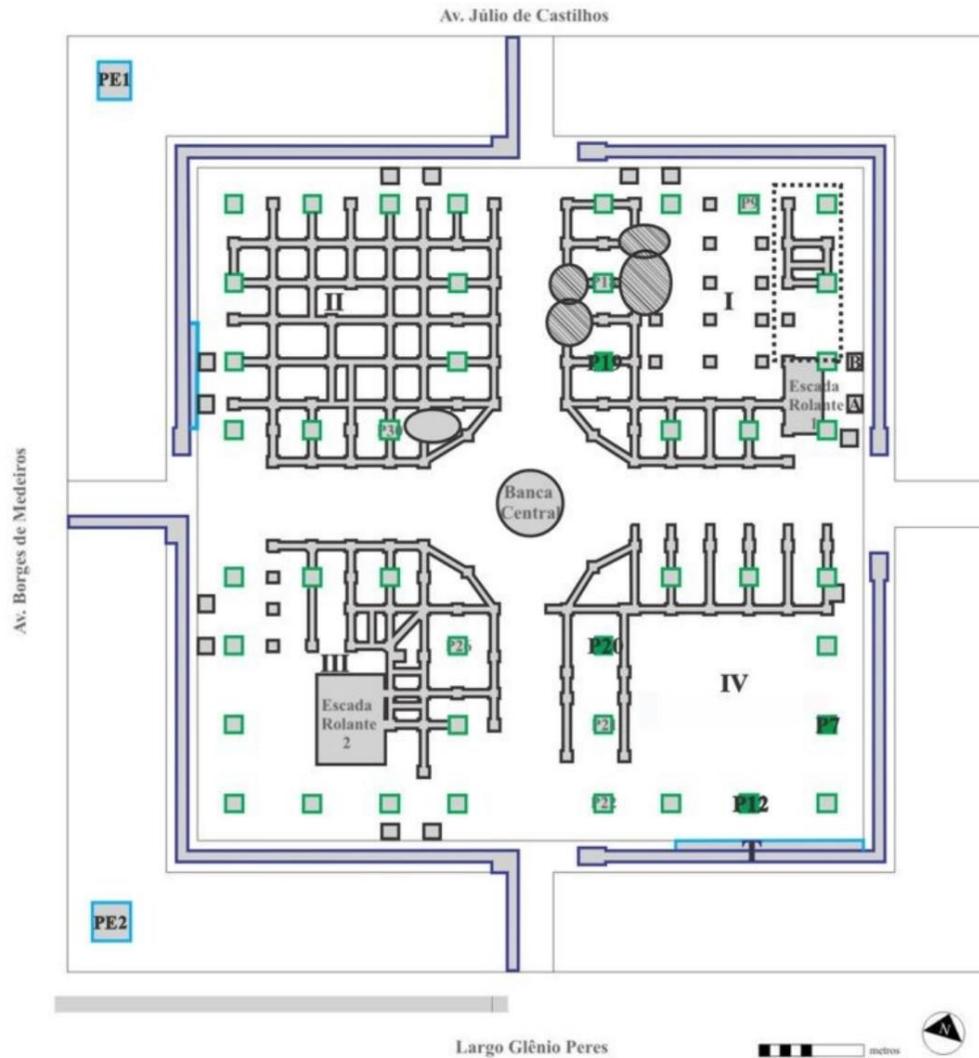
RS-JA-68 - Sítio Praça Júlio Mesquita

- 1º Intervenção:
- 2º Intervenção: 2 de agosto de 2010 a 31 de outubro de 2011 - Arq. Alberto Tavares Duarte de Oliveira



FONTE BASE: <https://maps.google.com/maps?hl=pt-PT>

PRANCHA 02



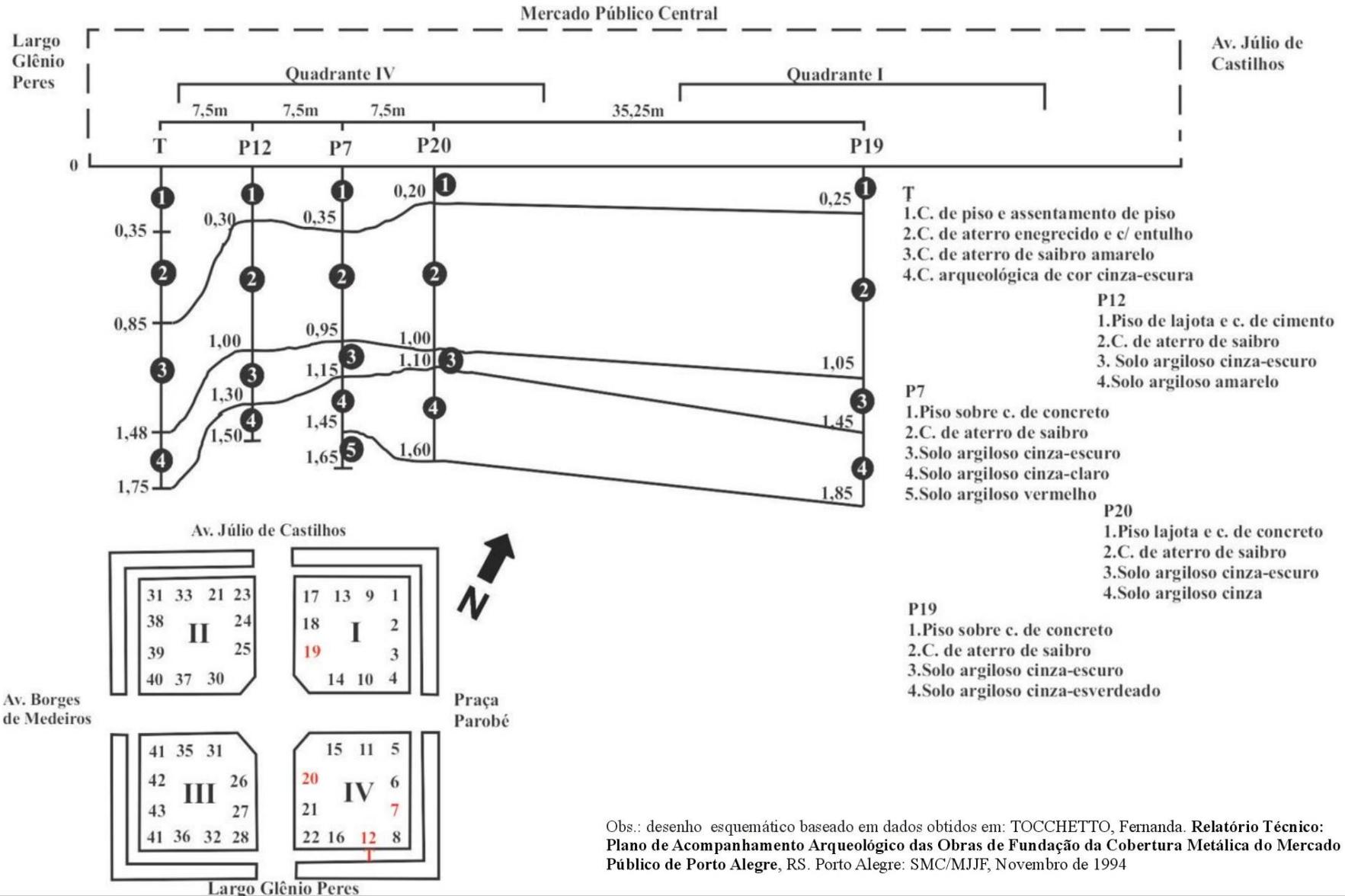
Legenda:

- Intervenções da 1ª fase
- Intervenções da 2ª fase
- Intervenções da 3ª fase
- Intervenções da 4ª fase

- T** - Trincheira com registro do perfil estratigráfico
- Pn^o** - Escavações para pilares com registro do perfil estratigráfico
- A** - Escavação para os blocos de fundação das passarelas onde foi evidenciado material arqueológico associado a camada orgânica
- Área delimitada pelos pilares 101 a 109, onde aparece material arqueológico associado a camada orgânica
- Intervenções não previstas (desatolamento escavadeiras)

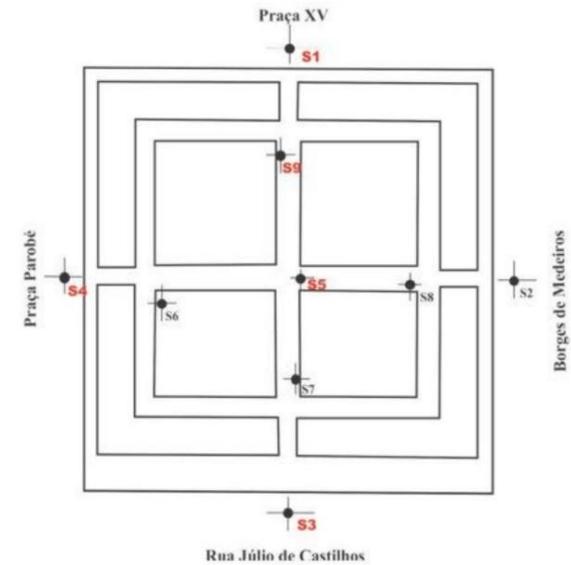
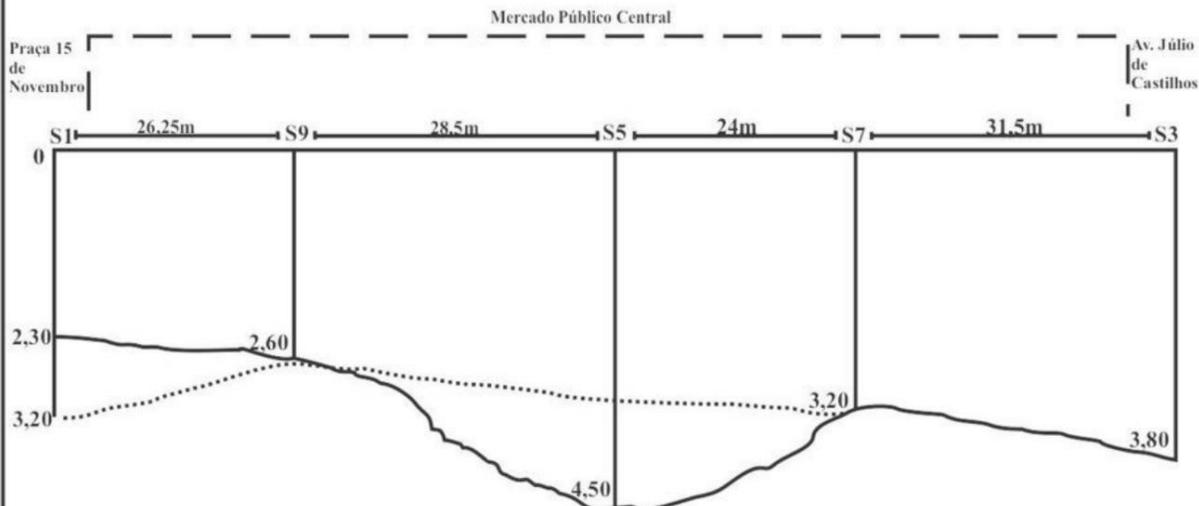
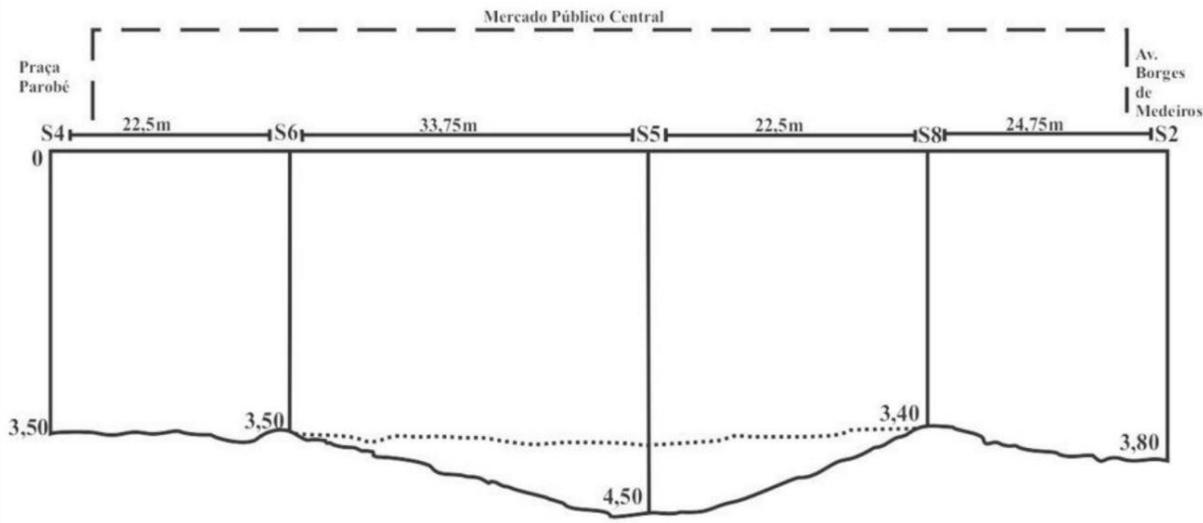
FONTE DA BASE: OLIVEIRA, Alberto Tavares Duarte de. Um estudo em arqueologia urbana: A carta de potencial arqueológico do centro histórico de Porto Alegre. Porto Alegre, PUC/RS-PPGH, 2005. Dissertação de Mestrado. P.105.

PRANCHA 03



Obs.: desenho esquemático baseado em dados obtidos em: TOCCHETTO, Fernanda. **Relatório Técnico: Plano de Acompanhamento Arqueológico das Obras de Fundação da Cobertura Metálica do Mercado Público de Porto Alegre, RS.** Porto Alegre: SMC/MJF, Novembro de 1994

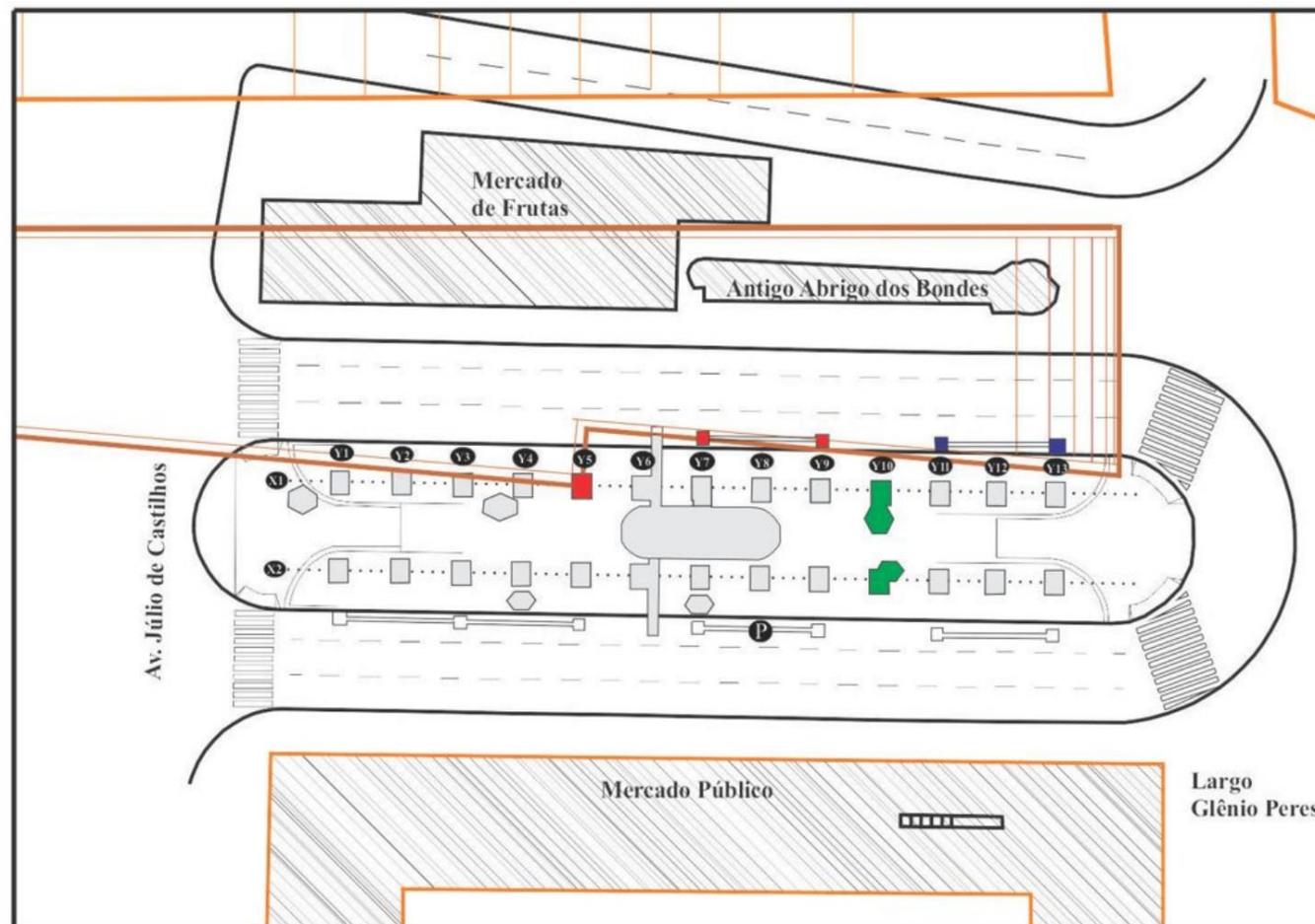
PRANCHA 04



- S1**
1. Aterro variado, com brita (0 - 0,50)
 2. Aterro com solo de alteração de granito (0,50 - 1,00)
 3. Aterro argilo-arenoso, cor preta (1,00 - 2,20)
- S9**
1. Piso de basalto, com argamassa (0 - 0,30)
 2. Aterro de saibro, cor rosea (0,30 - 1,40)
 3. Aterro argilo-arenoso, com pedaços de madeira, cor preta (1,40 - 2,60)
- S5**
1. Piso rígido (basalto com argamassa) (0 - 0,20)
 2. Aterro de saibro, cor amarela (0,20 - 2,40)
 3. Aterro de saibro, cor cinza (2,40 - 3,30)
 4. Aterro de saibro, com pedaços de tijolos (3,30 - 4,50)
- S3**
1. Aterro variado, com calça (0 - 1,50)
 2. Aterro arenoso, com pedaços de madeira, cor escura (1,50 - 3,80)
- S4**
1. Aterro com calça (0 - 0,30)
 2. Aterro de alteração de saibro (0,30 - 1,00)
 3. Aterro argilo-arenoso, cor preta (1,00 - 2,20)
 4. Aterro arenoso, com pedaços de madeira (2,20 - 3,50)

FONTE DE BASE: Relatório das prospecções feitas pela ETA, Tecnologia de Materiais - março de 1992

PRANCHA 05

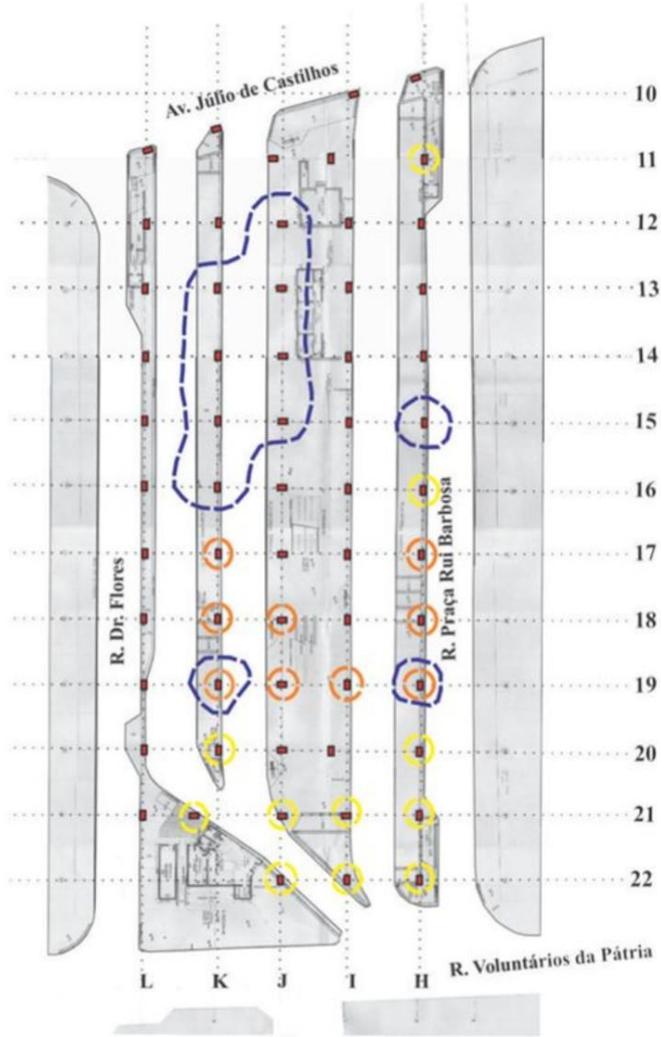


Legenda

-  Alinhamento atual dos meio-fios
-  Sobreposição de planta de 1893
-  Limites da antiga doca
-  Edificações existentes
-  Áreas que sofrerem intervenções
-  Intervenções em que foi identificada a lateral da antiga doca
-  Intervenções em que foi identificado o interior da doca
-  Intervenções em que foi identificada a antiga superfície da praia

FONTE DA BASE: OLIVEIRA, Alberto Tavares Duarte de. Um Estudo em Arqueologia Urbana: a carta de potencial arqueológico do Centro Histórico de Porto Alegre. Porto Alegre, 2005. 242f. Dissertação (Mestrado em História) – PUCRS, P.93.

PRANCHA 06



Trabalho de campo
Vestígios de estruturas



Foto geral - Primeiras perfurações - Praça Rui Barbosa, outubro de 2007. Fotografia: Cláudio Fachel*



Quadra J19-III / Evidência de Madeira



Quadra J18-III / Evidência de Pilar



Quadra H11-III / Madeira com encaixe

Vestígios Materiais
Móveis Coletados



Pratos em faiança fina estilo transfer printing em azul, Padrão Willow



Garrafas de cerveja, água de Genebra, vinho e potes-refil para tinteiros.



Conjunto de ferramentas e cravos em metal.



Conjunto de utensílios de cozinha (talheres) em metal. Fotografias: Cláudio Fachel*

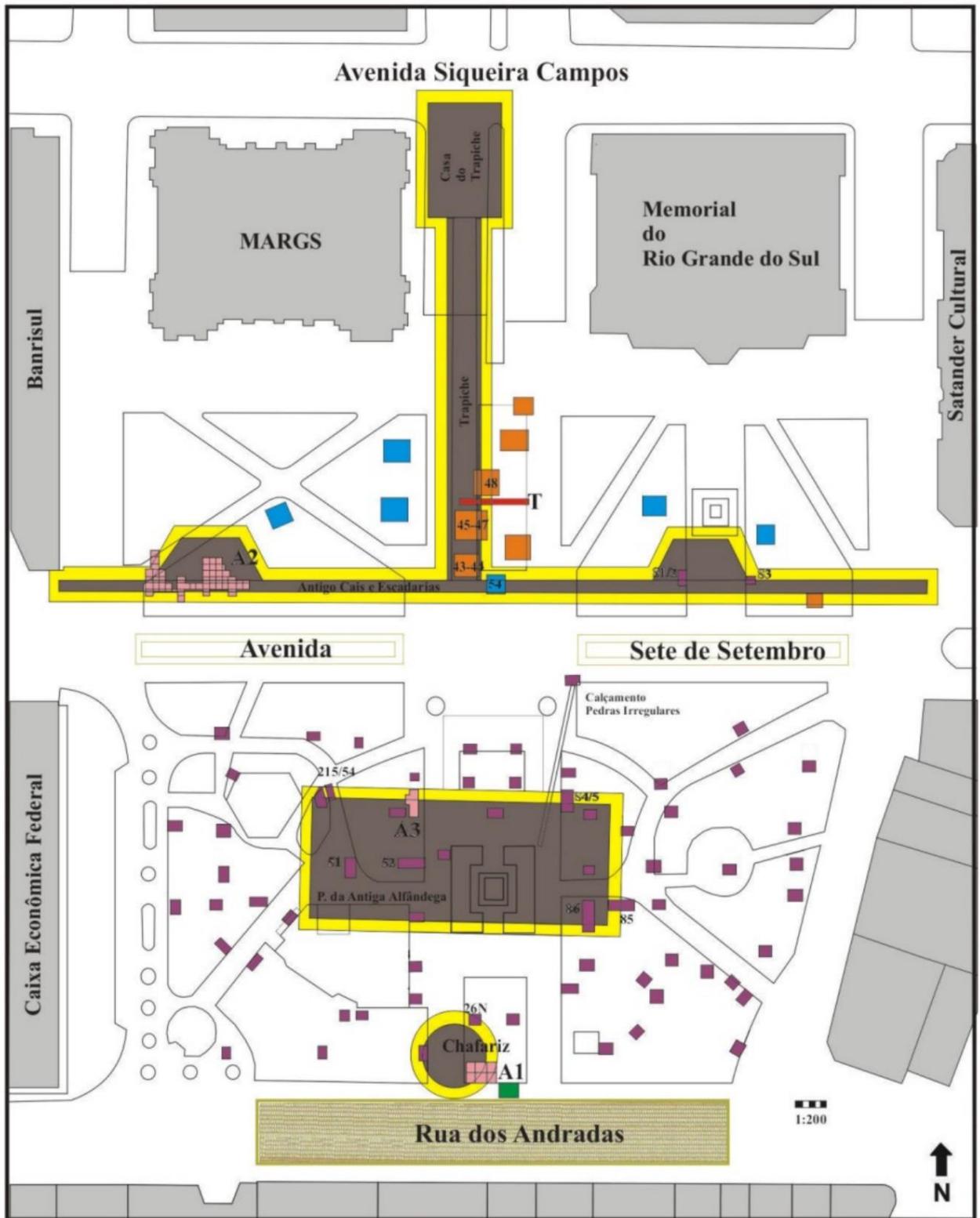
*Fotografias obtidas em: BITENCOURT, Daiane Brum. Para sua Saúde e Vigor: práticas de cura e medicamentos populares em Porto Alegre (1776-1936). Dissertação de Mestrado, PPGH-PUCRS, Porto Alegre. 2011

Legenda

- Estruturas de madeira
- Perímetro com vestígios de óleo
- Seqüência de estruturas de madeira mais perceptíveis e contínuas
- Quadras escavadas

FONTE BASE E FOTOGRAFIAS: UESSLER, Cláudia de Oliveira. Programa de Salvamento Arqueológico no sítio Praça Rui Barbosa (RSJA06), Porto Alegre, RS. Relatório Parcial, IPHAN, 2009.

PRANCHA 07

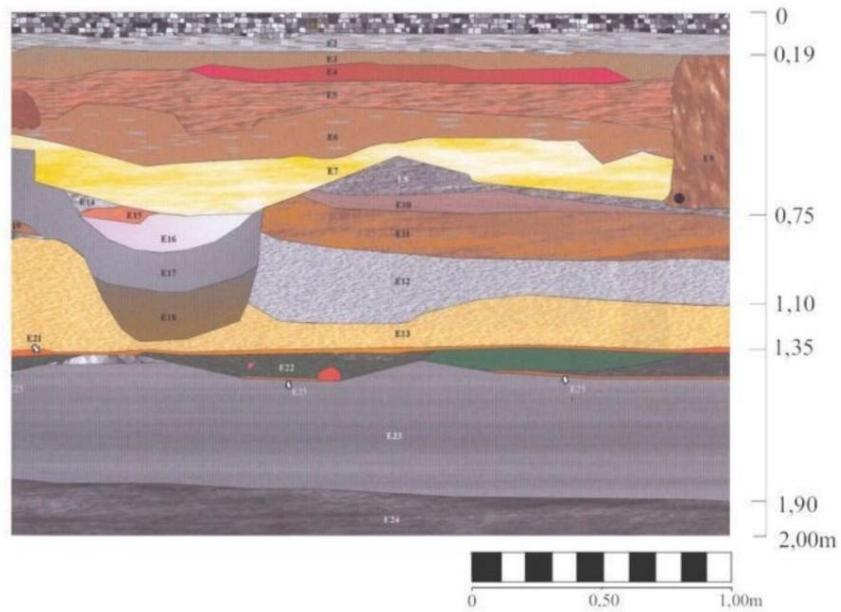


- Áreas escavadas na pesquisa de 2006
 Acompanhamento arqueológico 2001
 T - Trincheira 2009
- Áreas escavadas para remoção das palmeiras no ano de 2009
- Áreas escavadas para o replantio das palmeiras no ano de 2009
- Áreas escavadas durante as obras de remodelação da praça no ano de 2010

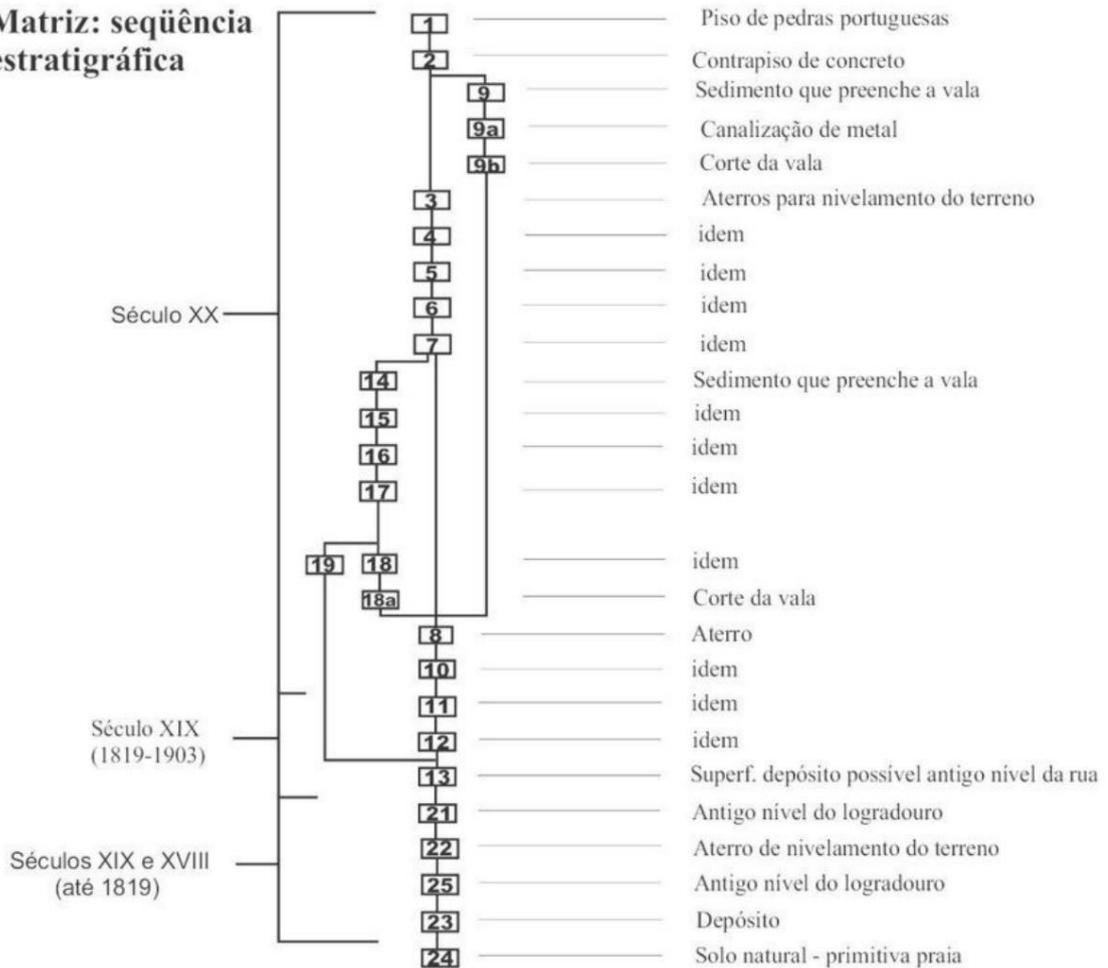
Obs: planta elaborada com base na planta apresentada no 3º Relatório Parcial da pesquisa desenvolvida no ano de 2010 (OLIVEIRA, 2010)

PRANCHA 08

Perfil estratigráfico norte - Sondagem 1 - Sítio RS-JA-23 (ano 2002)



Matriz: seqüência estratigráfica



Perfil estratigráfico obtido em: OLIVEIRA, Alberto Tavares Duarte de. **Primeiro Relatório Parcial: pesquisa arqueológica na Praça da Alfândega - Programa Monumenta Porto Alegre/RS**. Porto Alegre: NEOCORP, Abril de 2006.

PRANCHA 09

ÁREA 01



Figura 01 - Foto geral mostrando o trabalho de registro das estratigrafias nos últimos níveis de escavação.



Figura 02 - Fotografia geral da escavação mostrando as duas valas evidenciadas (fotografia tirada no sentido S0/NE)



Figura 03 - Remoção do piso encontrado a 1,35m de profundidade (unidade estratigráfica 35 - prancha 10)



Figura 04 - Fotografia geral da escavação mostrando a decapagem das camadas escuras.



Figura 05 - Estrutura formada por tijolos maciços encontrada a 1,90m de profundidade sobre a areia da antiga praia.



Figura 06 - Detalhe da parede oeste da escavação mostrando a seqüência das camadas escuras.

ÁREA 02



Figura 07 - Fotografia geral da escavação mostrando pesquisadores trabalhando sobre o patamar da escadaria.



Figura 08 - Fotografia tirada de oeste para leste mostrando a escadaria parcialmente escavada.



Figura 09 - Fotografia de topo da escadaria. Originalmente os degraus eram revestidos com lajes de arenito.



Figuras 10 e 11 - Degraus da escadaria junto ao muro do cais, onde encontram-se preservados ainda com o revestimento de lajes de arenito.

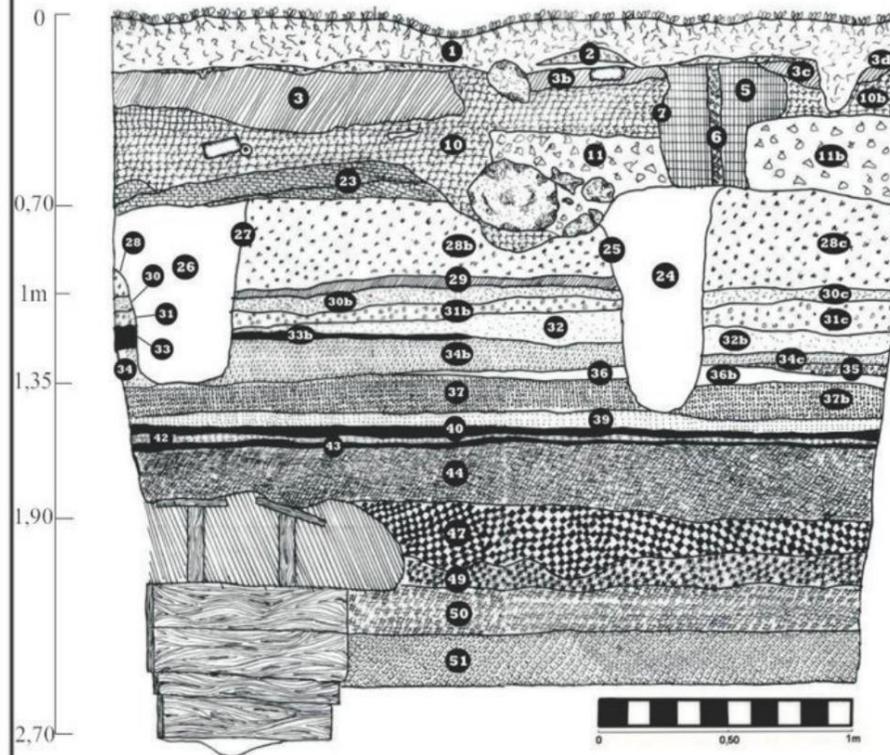


Figuras 12 e 13 - Na primeira imagem, fotografia de topo da estrutura evidenciada e a direita, detalhe da face sul da parede.



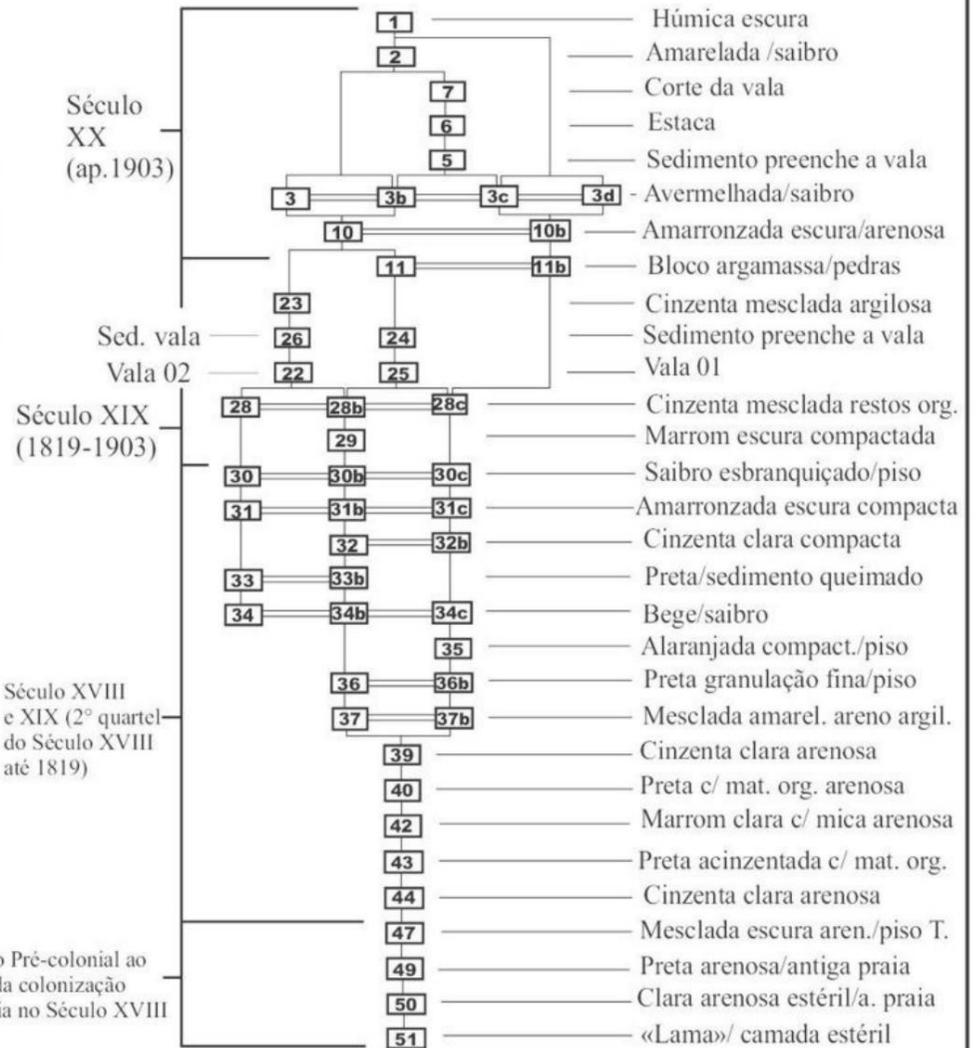
PRANCHA 10

Perfil estratigráfico sul - Área 1 - Sítio RS-JA-23 - (ano 2006)



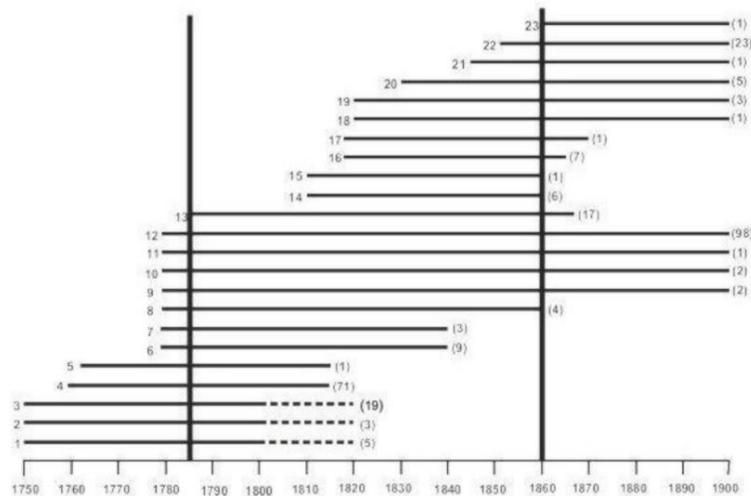
Período Pré-colonial ao início da colonização européia no Século XVIII

Matriz: seqüência estratigráfica



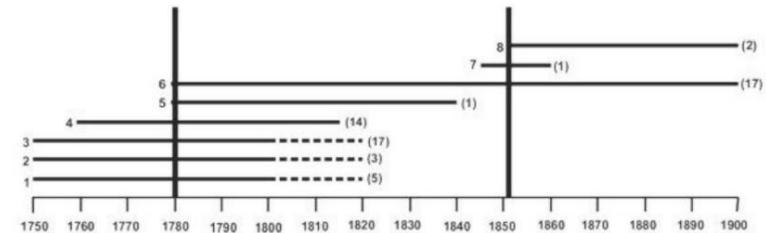
Perfil estratigráfico obtido em: OLIVEIRA, Alberto Tavares Duarte de. Relatório Final: pesquisa arqueológica na Praça da Alfândega - Programa Monumenta Porto Alegre/RS. Porto Alegre: NEOCORP, Fevereiro de 2007.

PRANCHA 11



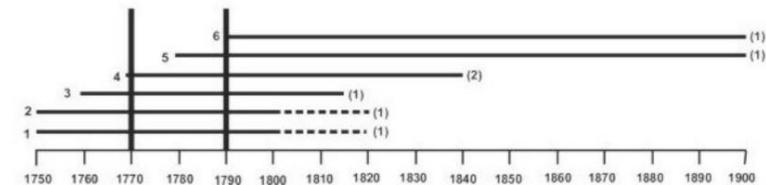
Legenda do gráfico de barras - Área 1/ Estrato 2 - Louças

1. Faiança / linha ondulada entre pontos / vinho (tipo exportação, do 5º período - 1750 ao início séc. XIX);
2. Faiança / linha ondulada entre pontos / azul (tipo exportação, do 5º período - 1750 ao início séc. XIX);
3. Faianças s/ data precisa c/ diferentes tipos decorativos (até início XIX);
4. Faiança fina / creamware (1759 - 1815);
5. Faiança fina / creamware / royal rim (1762 - 1815);
6. Faiança fina / pearlware (1779 - 1840);
7. Faiança fina / pearlware / superfície modificada (1779 - 1840);
8. Faiança fina / pearl ou whiteware / shell edged (1779 - 1860);
9. Faiança fina/ pearl ou whiteware / faixas e frisos / azul (1779 ao início séc.XX);
10. Faiança fina / pearl ou whiteware / faixas e frisos / marrom (1779 ao início séc.XX);
11. Faiança fina / pearl ou whiteware / faixas e frisos / policrômico (1779 ao início séc.XX);
12. Faiança fina / pearl ou whiteware (a partir de 1779);
13. Faiança fina / pearl ou whiteware / transfer printing / azul (1784 - 1867);
14. Faiança fina / pearl ou whiteware / peasant / policrômico (1810 - 1860);
15. Faiança fina / pearl ou whiteware / peasant / azul (1810 - 1860);
16. Faiança fina / pearl ou whiteware / tranfer printing / marrom (1818 - 1869);
17. Faiança fina / pearl ou whiteware / tranfer printing / lilás (1818 - 1870);
18. Faiança fina / pearlware / engine turned (aprox. 1820**);
19. Faiança fina / whiteware / superfície modificada (a partir 1820);
20. Faiança fina / pearl ou whiteware / borrão + tranfer printing / azul (1830 ao séc.XX);
21. Faiança fina / pearl ou whiteware / carimbado / policrômico (1845 - 1910);
22. Faiança fina / pearl ou whiteware / trugal (1851 ao séc.XX);
23. Faiança fina / pearl ou whiteware / faixa e friso / rosa e dourado (a partir 1860).



Legenda do gráfico de barras - Área 1 - Estrato 3 - Louças

1. Faiança / linha ondulada entre pontos / vinho (tipo exportação, do 5º período - 1750 ao início séc.XIX);
2. Faiança / linha ondulada entre pontos / azul (tipo exportação, do 5º período - 1750 ao início séc.XIX);
3. Faianças s/ data precisa c/ diferentes tipos decorativos (até início séc.XIX);
4. Faiança fina / creamware (1759 - 1815);
5. Faiança fina / pearlware (1779 - 1840);
6. Faiança fina / pearl ou whiteware (a partir de 1779);
7. Faiança fina / pearl ou whiteware / pintado à mão / amarelo (1845 - 1860);
8. Faiança fina / pearl ou whiteware / trugal (1851 ao séc.XX).



Legenda do gráfico de barras - Área 1 / Estrato 4 - Louças

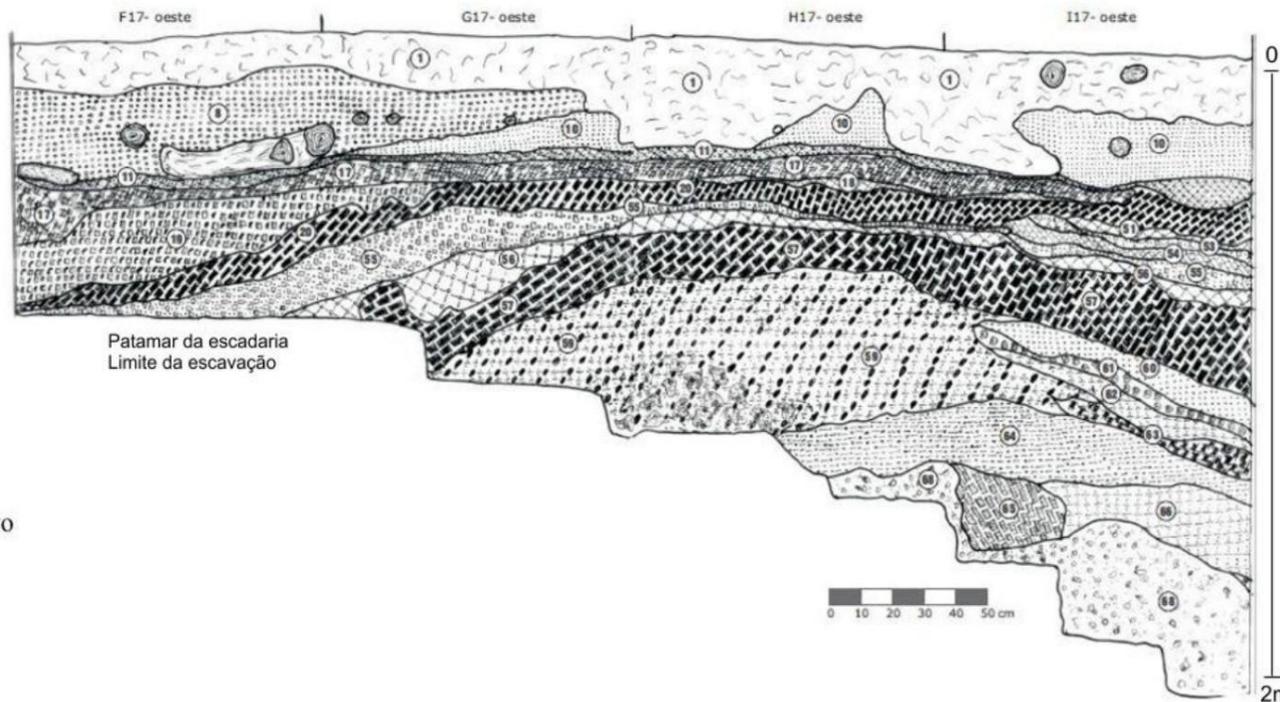
1. Faiança / linha ondulada entre pontos / vinho (tipo exportação, do 5º período - 1750 ao início séc.XIX);
2. Faiança / linha ondulada entre pontos / azul (tipo exportação, do 5º período - 1750 ao início séc.XIX);
3. Faiança fina / creamware (1759 - 1815);
4. Faiança fina / pearlware (1779 - 1840);
5. Faiança fina / pearl ou whiteware (a partir de 1779);
6. Faiança fina / dipped (1790 - 1910).

Obs.: Os gráficos foram feitos com base nos dados obtidos em: OLIVEIRA, Alberto Tavares Duarte de. **Relatório Final**: pesquisa arqueológica na Praça da Alfândega Programa Monumenta Porto Alegre/RS. Porto Alegre: NEOCORP: Fevereiro de 2007.

PRANCHA 12

Perfil estratigráfico oeste - Área 2 - Sítio RS-JA-23 - (ano 2006)

- Início do Século XX (1910-1913)
- 1** — Marrom escura arenosa
 - 8** — Rosada avermelhada arenosa
 - 10** — Amarronzada clara arenosa c/ mat. Construtivo
 - 11** — Cinzenta arenosa c/ carvão
 - 12** — Rosada escura arenosa
 - 18** — Cinzenta arenosa c/ carvão
 - 19** — Calíça c/ mat. construtivo
 - 20** — Alaranjada arenosa
 - 51** — Esbranquiçada saibro
 - 53** — Cinzenta clara arenosa
 - 54** — Mesclada areno argilosa
 - 55** — Mesclada arenosa c/ mat. construtivo
 - 56** — Esbranquiçada saibrosa
 - 57** — Esbranquiçada saibrosa
 - 59** — Parda arenosa
 - 60** — Cinzenta clara arenosa
 - 61** — Rosada brita arenito
 - 62** — Parda arenosa
 - 63** — Preta arenosa
 - 64** — Parda arenosa
 - 66** — Amarronzada saibrosa escura
 - 65** — Cinzenta escura bloco argiloso
 - 68** — Rosada brita arenito



Obs.: OLIVEIRA, Alberto Tavares Duarte de. **Relatório Final**: pesquisa arqueológica na Praça da Alfândega Programa Monumenta Porto Alegre/RS. Porto Alegre: NEOCORP: Fevereiro de 2007.

PRANCHA 13

Cerâmica indígena - Tradição Guarani

1



2



3



4



Foto 1: Fragmento de cerâmica com decoração corrugada. Foto 2: Parte interna do fragmento anterior, com engobo vermelho. Foto 3: Fragmento de cerâmica com desgaste interno causado pela fermentação de bebidas alcoólicas. Foto 4: Fragmento de cerâmica com decoração pinçada sobre roletes.

Cerâmica de influência africana

5



6



7



8

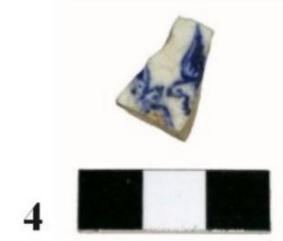
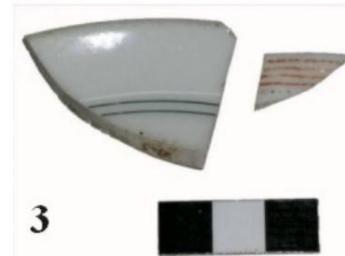


Foto 5: Fragmento de borda de cerâmica com decoração de incisões verticais. Foto 6: Fragmento de cerâmica com decoração de incisões diagonais seccionados. Foto 7: Fragmento de cerâmica com decoração de inciso duplo. Foto 8: Fragmento de cerâmica com incisões e vestígio de aplique.

FONTE: OLIVEIRA, Alberto Tavares Duarte de. **Relatório Final** pesquisa arqueológica na Praça da Alfândega. Programa Monumenta Porto Alegre/RS. Porto Alegre: NEOCORP. Fevereiro de 2007.

PRANCHA 14

Louças - 2º estrato



1. Fragmentos de faiança fina com decoração em transfer printing; 2. Fragmentos de faiança fina com decoração pintada à mão livre e carimbada; 3. Fragmentos de ironstone, com decoração de frisos em verde e laranja; 4. Fragmento de faiança fina com decoração em *transfer printing*, no padrão decorativo *willow*; 5. Fragmentos de recipientes de grés; 6. Fragmento de escaradeira (faiança fina); 7. Fragmentos de faiança fina com decoração no padrão *shell edged*.

FONTE: OLIVEIRA, Alberto Tavares Duarte de. **Relatório Final**: pesquisa arqueológica na Praça da Alfândega Programa Monumenta Porto Alegre/RS. Porto Alegre: NEOCORP: Fevereiro de 2007.

PRANCHA 15

Material Arqueofaunístico - 3º estrato



1



2



3



4



5



6

1. Ossos de gado; 2. Ossos de galinha; 3. Dente molar de criança, com marca de cárie; 4. Placa óssea de jacaré; 5. Fragmento de osso de gato-do-mato; 6. Ossos de peixe, miraguaia.

Material Antrópico

7. Adorno feito com dente de jacaré; 8. Fragmento de cabo de faca em osso; 9. Fragmento de pente em osso; 10. Botões em osso.



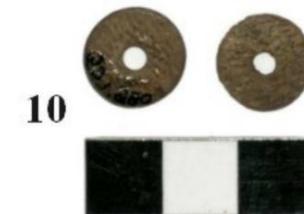
7



8



9

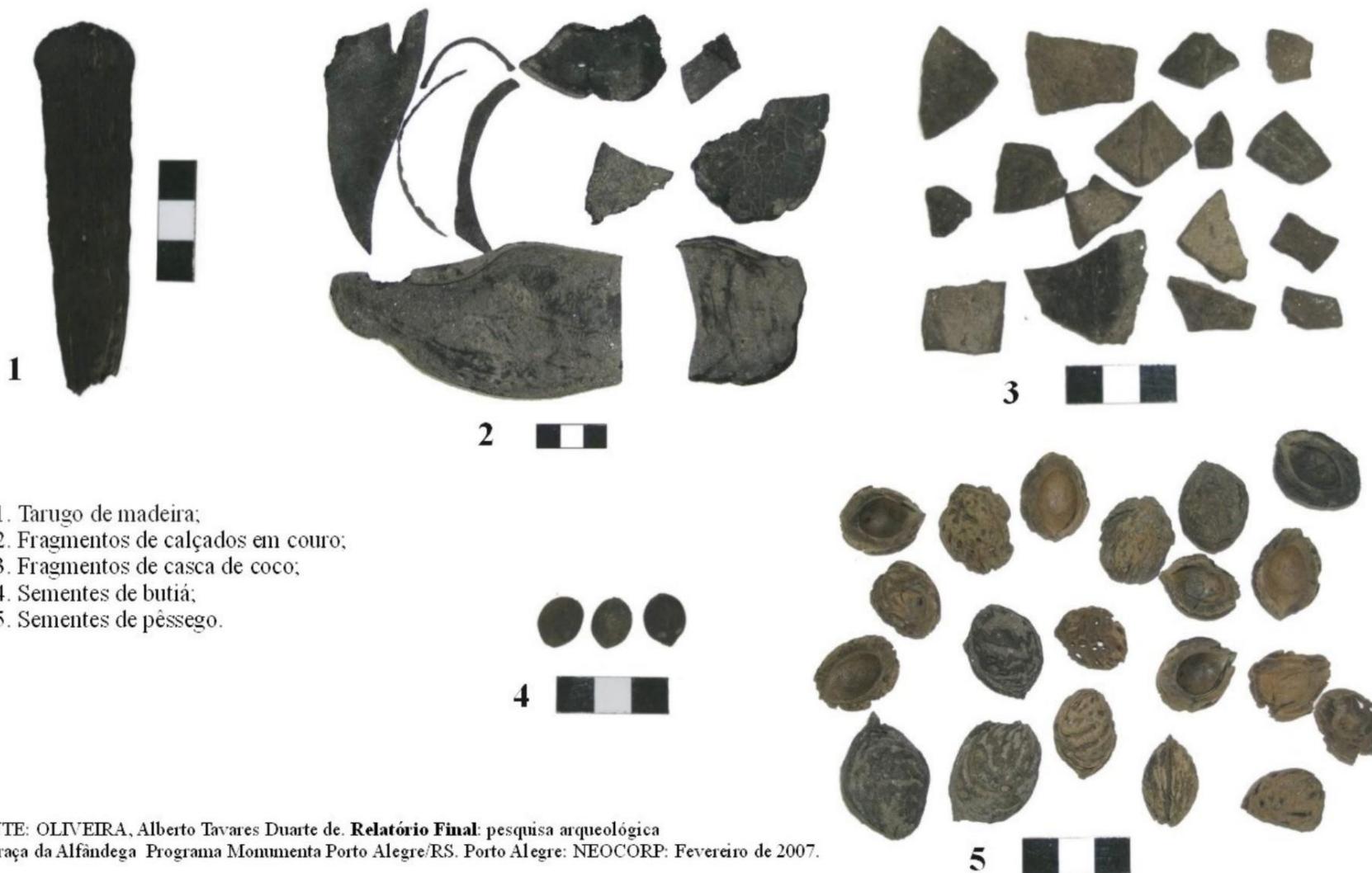


10

FONTE: OLIVEIRA, Alberto Tavares Duarte de. **Relatório Final**: pesquisa arqueológica na Praça da Alfândega Programa Monumenta Porto Alegre/RS. Porto Alegre: NEOCORP: Fevereiro de 2007.

PRANCHA 16

Material Orgânico - 3º estrato



FONTE: OLIVEIRA, Alberto Tavares Duarte de. **Relatório Final**: pesquisa arqueológica na Praça da Alfândega Programa Monumenta Porto Alegre/RS. Porto Alegre: NEOCORP: Fevereiro de 2007.

PRANCHA 17

Louças - 3º estrato



1. Fragmentos de faiança, decoração no motivo "arabescos entre frisos"; 2. Fragmentos de faiança, decoração no motivo "frisos que delimitam linha ondulada entre pontos"; 3. Fragmentos de louça "de Macau"; 4. Fragmento de faiança fina com decoração banhada (dipped);.

Diversos - 3º estrato

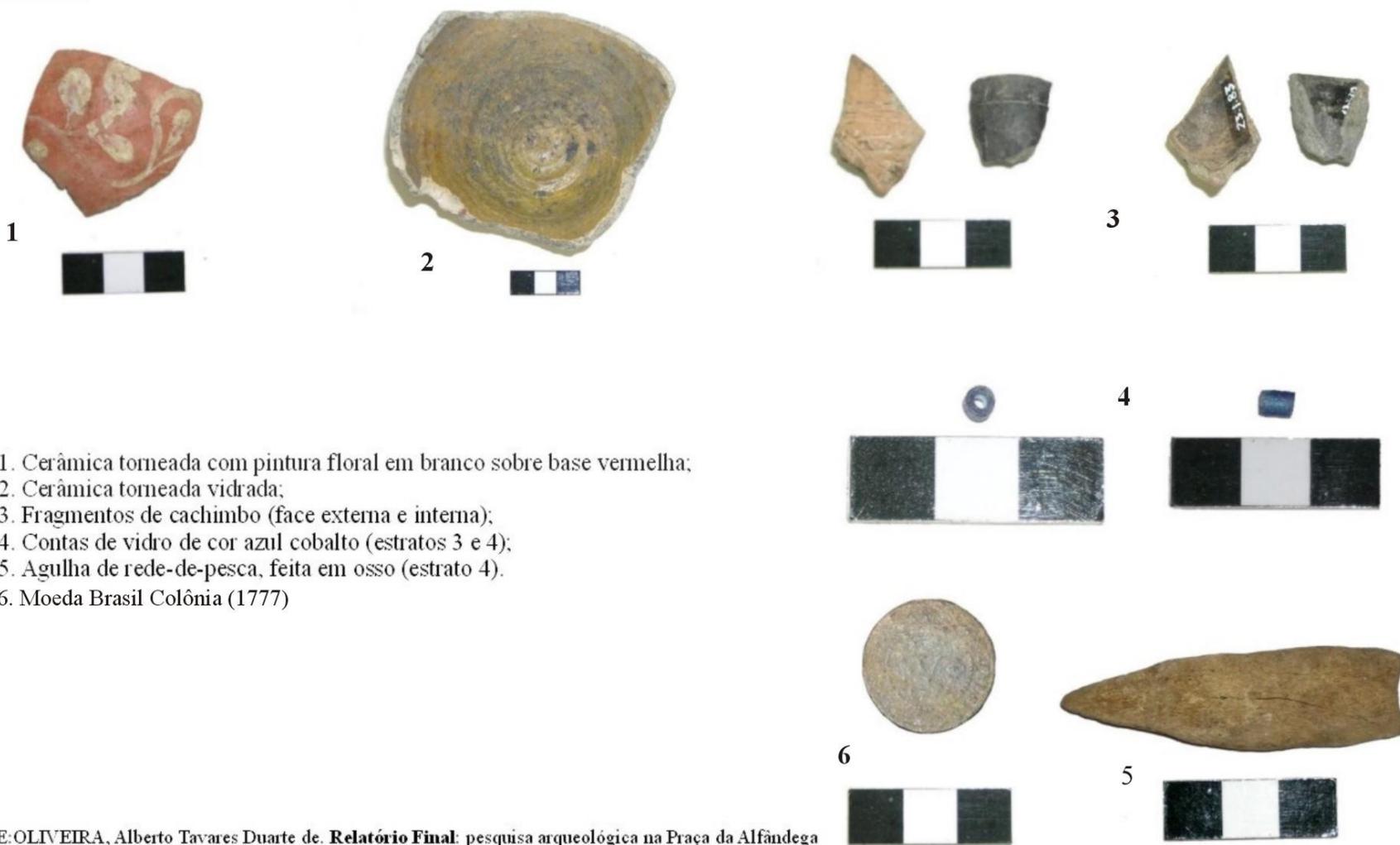
- 5. Cravos;
- 6. Botão;
- 7. Lascas de calcedônia.



FONTE: OLIVEIRA, Alberto Tavares Duarte de. **Relatório Final**: pesquisa arqueológica na Praça da Alfândega Programa Monumenta Porto Alegre/RS. Porto Alegre: NEOCORP: Fevereiro de 2007.

PRANCHA 18

Diversos



- 1. Cerâmica torneada com pintura floral em branco sobre base vermelha;
- 2. Cerâmica torneada vidrada;
- 3. Fragmentos de cachimbo (face externa e interna);
- 4. Contas de vidro de cor azul cobalto (estratos 3 e 4);
- 5. Agulha de rede-de-pesca, feita em osso (estrato 4).
- 6. Moeda Brasil Colônia (1777)

FONTE: OLIVEIRA, Alberto Tavares Duarte de. **Relatório Final**: pesquisa arqueológica na Praça da Alfândega Programa Monumenta Porto Alegre/RS. Porto Alegre: NEOCORP: Fevereiro de 2007.

PRANCHA 19



Figura 01 - Fotografia geral da escavação da trincheira tirada de leste para oeste.



Figura 02 - Fotografia de topo de vestígio da mureta leste do antigo Trapiche da Alfândega, evidenciado durante escavação da trincheira.



Figura 03 - Face interna da mureta leste do trapiche, estrutura evidenciada durante a escavação da cava 43/44.



Figura 04 - Fotografia de topo das sondagens 01 e 02. A esquerda os vestígios do muro do antigo cais.



Figura 05 - Fotografia da parede leste da sondagem 03, no canto inferior à direita a estrutura do antigo cais parcialmente destruída.



Figura 06 - Fotografia de topo mostrando os vestígios da parede norte do antigo prédio da alfândega.



Figura 07 - Fotografia de topo, tirada no sentido oeste/leste, mostrando os vestígios do antigo calçamento de pedras irregulares da Rua Sete de Setembro. No detalhe fragmentos de louças *in situ*.



Figura 08 - Fotografia de topo da estrutura remanescente da parede sul do antigo prédio da alfândega.

PRANCHA 20



Figura 01 -Fotografia de topo da cava 85. Vestígios de estrutura de pedras que delimitava calçamento de lajes.



Figura 02 - Fotografia da parede sul da cava 85.



Figura 03 - Fotografia de topo das cavas 54 e 215, tirada de leste para oeste. Paralelos os vestígios da parede e calçamento.



Figura 04 - Vestígios de parede interna do prédio da alfândega na cava 52.



Figura 05 - Vestígios da base do antigo chafariz "A Imperatriz".



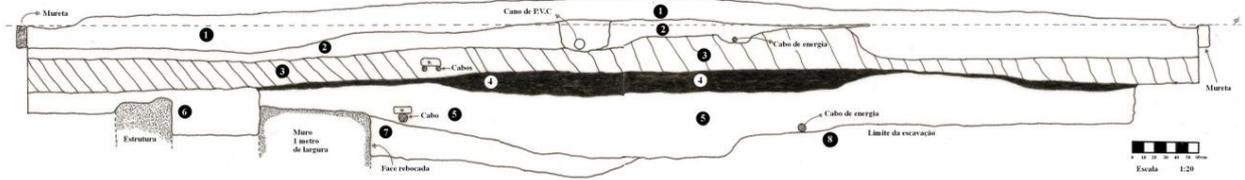
Figura 06 - Vestígios de calçamento de pedras irregulares na cava 26N.



Figuras 07 e 08 - Fotografias cava 52. A esquerda em primeiro plano possível piso de pé-de-moleque, a direita seção reforçada da parede interna do antigo prédio da alfândega.

PRANCHA 21

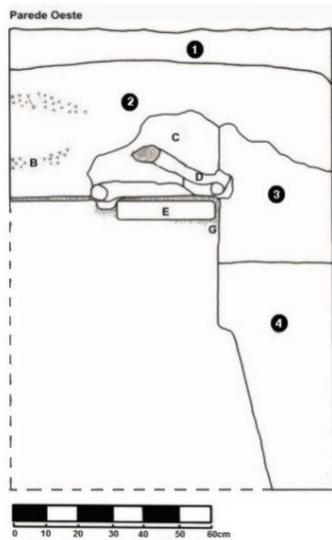
Perfil Estratigráfico da Parede Norte - Trincheira



1. Preta húmica;
2. Saibro avermelhado;
3. Areia c/ pedras;
4. Preta c/ material;
5. Areia;
6. Argila e entulho;
7. Restos do muro e terra;
8. Camada acinzentada.

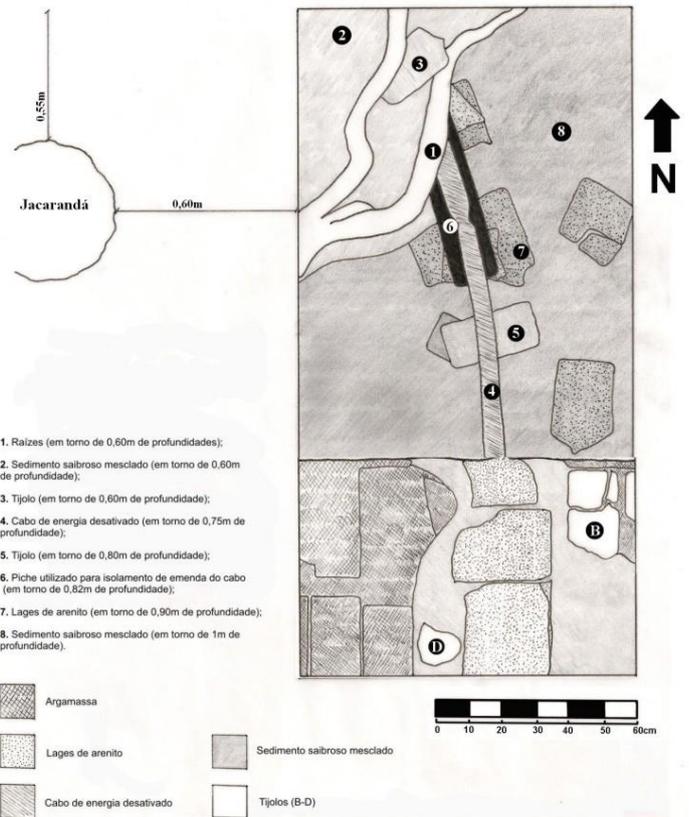
* Tijolos

Perfil Estratigráfico da Parede Oeste Sondagem 01



1. Camada Húmida;
 2. Camada saibro mesclada;
 3. Camada de saibro esbranquiçada;
 4. Camada saibro mesclada.
- B. Pontos de concentração de raízes;
C. Área perturbada pela ação de raízes;
D. Raízes;
E. Tijolo.

Desenho de Topo Sondagens 01 e 02



1. Raízes (em torno de 0,60m de profundidades);
2. Sedimento saibro mesclado (em torno de 0,60m de profundidade);
3. Tijolo (em torno de 0,60m de profundidade);
4. Cabo de energia desativado (em torno de 0,75m de profundidade);
5. Tijolo (em torno de 0,80m de profundidade);
6. Piche utilizado para isolamento de emenda do cabo (em torno de 0,82m de profundidade);
7. Lages de arenito (em torno de 0,90m de profundidade);
8. Sedimento saibro mesclado (em torno de 1m de profundidade).

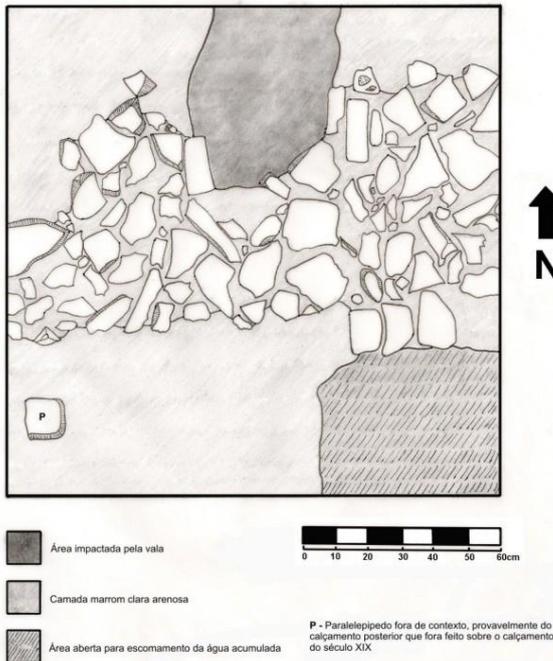
- Argamassa
- Lages de arenito
- Cabo de energia desativado
- Sedimento saibro mesclado
- Tijolos (B-D)

PRANCHA 22

Desenho de Topo Sondagens 04 e 05



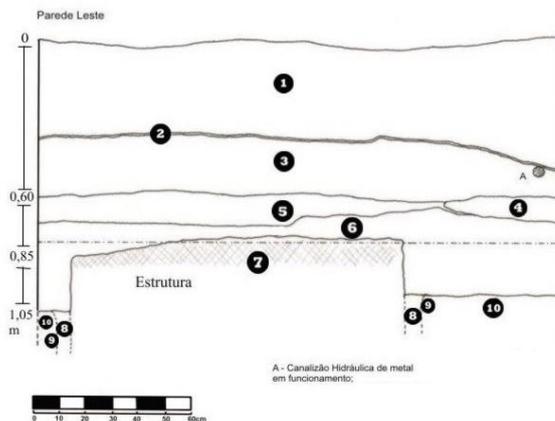
Desenho de Topo Antigo Calçamento de Pedras Irregulares



Perfil Estratigráfico da Parede Leste

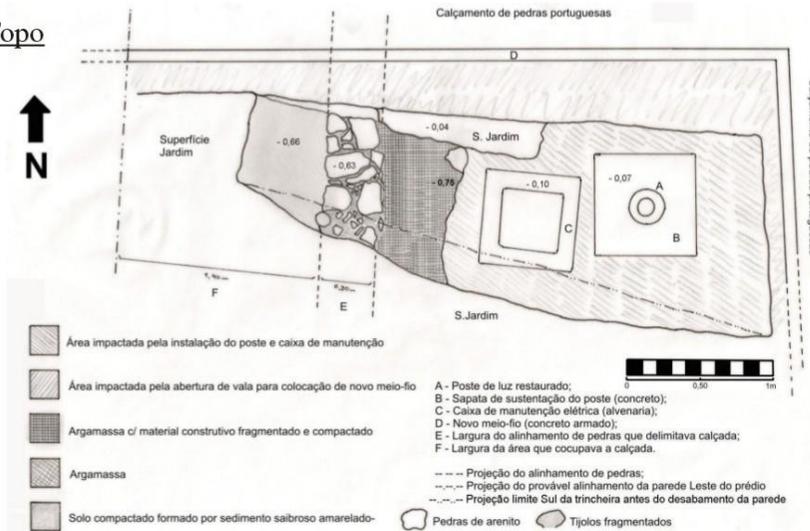


Parte do Perfil Estratigráfico Leste Cava 86

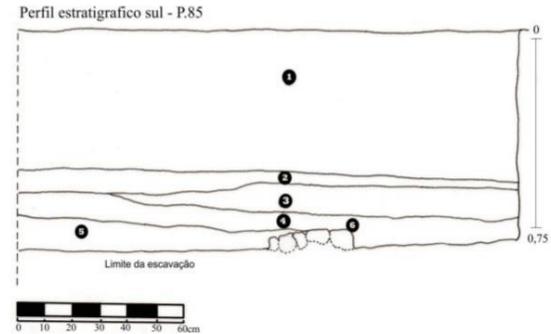


PRANCHA 23

Desenho de Topo Cava 85



Perfil Estratigráfico Sul Cava 85

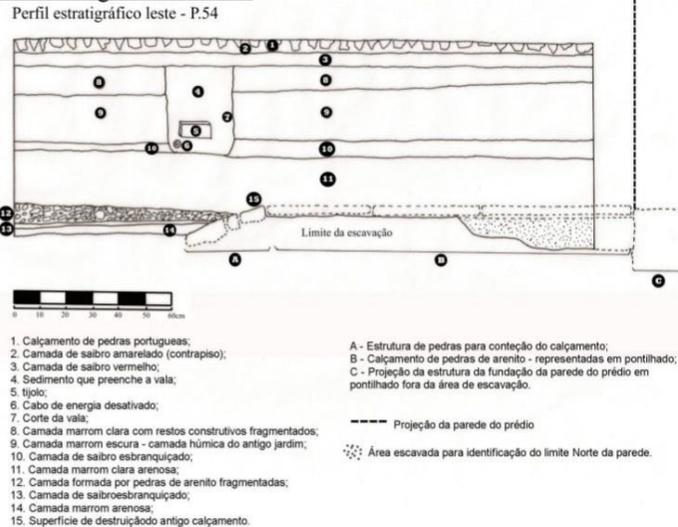


1. Camada húmica;
2. Camada de saibro amarelado;
3. Camada saibro-argilosa avermelhada;
4. Camada cinza clara - restos construtivos e argamassa;
5. Estrutura formada por pedras.

--- Limite do perfil desenhado

Obs: desenho restringiu-se aos 2m da porção Oeste da trincheira em razão da colocação de poste e caixa na porção restante a Leste.

Desenho Perfil Estratigráfico Leste Cava 54

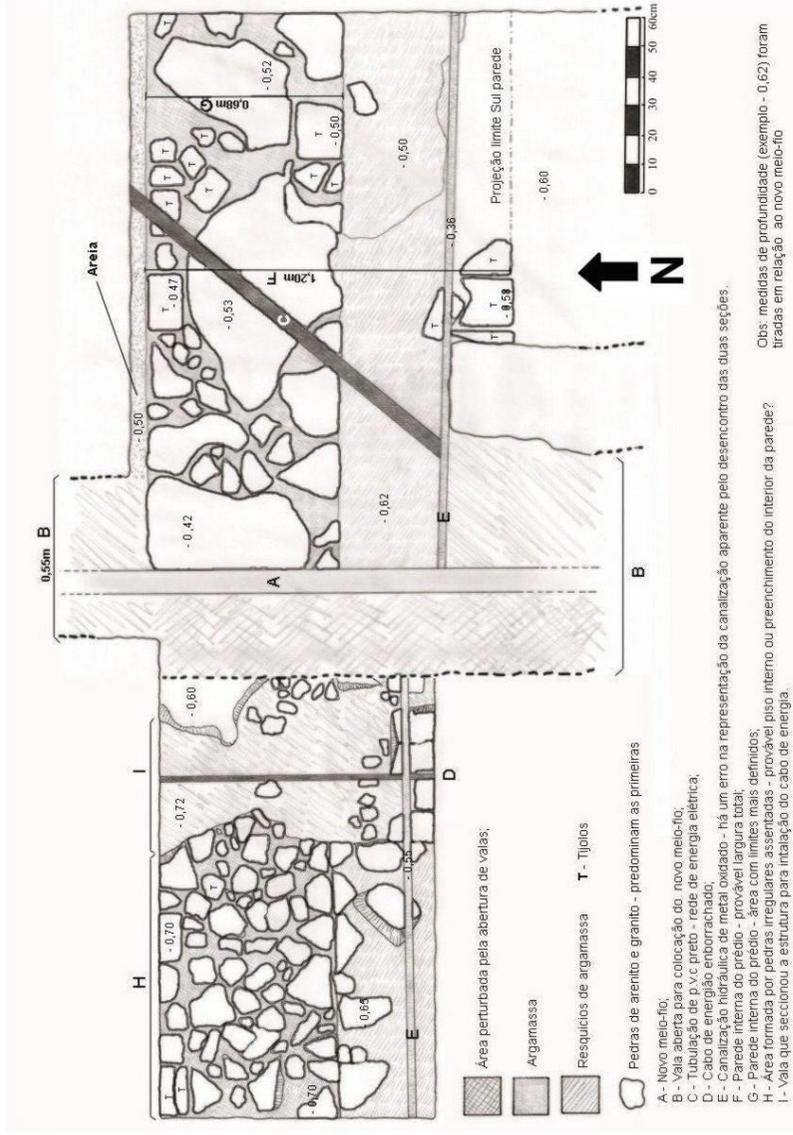


Desenho de Topo Cavas 54/215

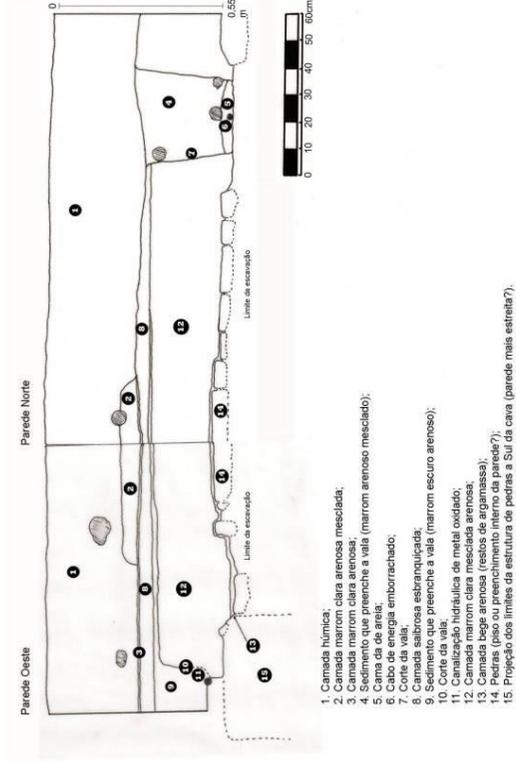


PRANCHA 24

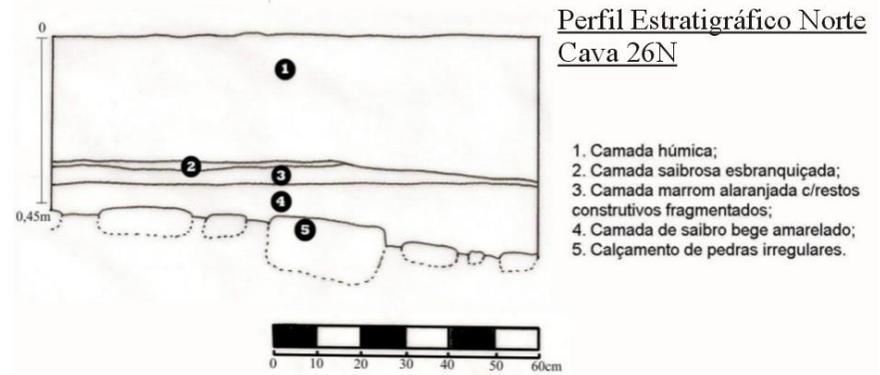
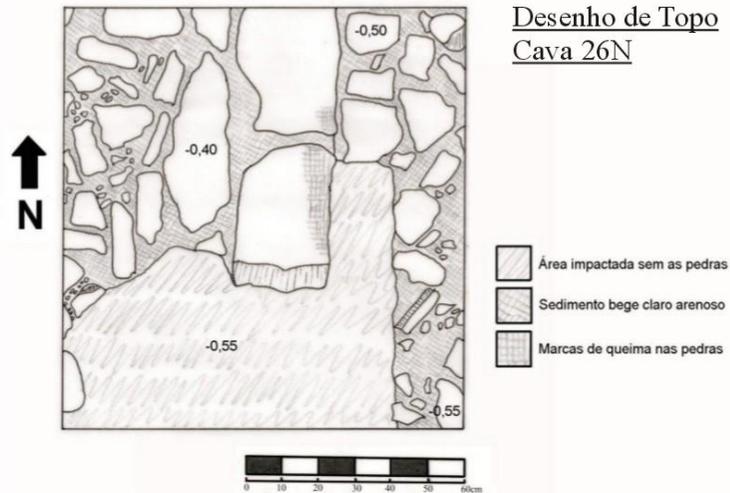
Desenho de Topo Cava 52



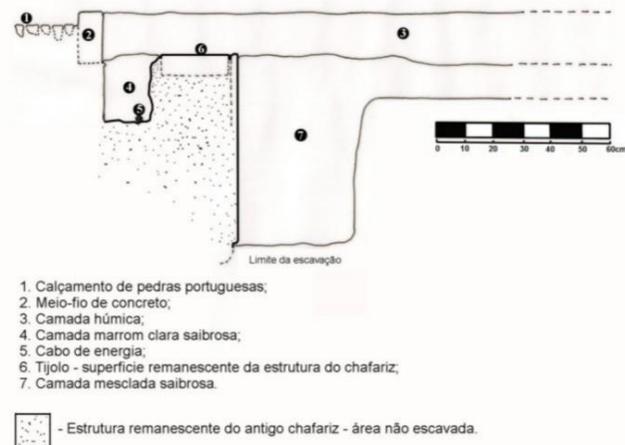
Perfil Estratigráfico da Parede Oeste e Norte



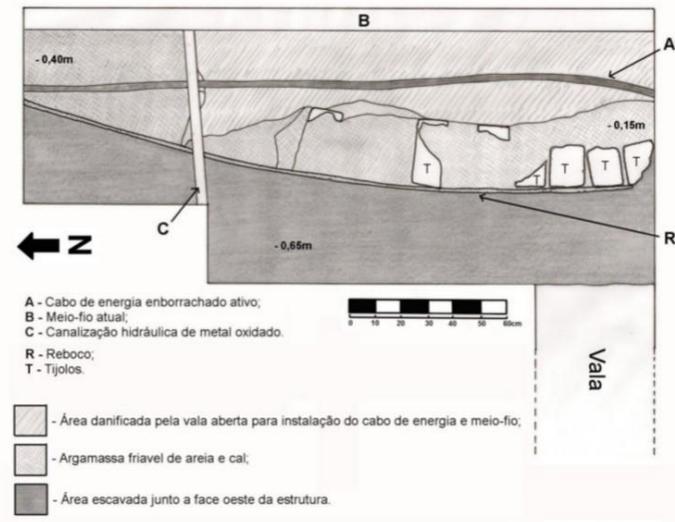
PRANCHA 25



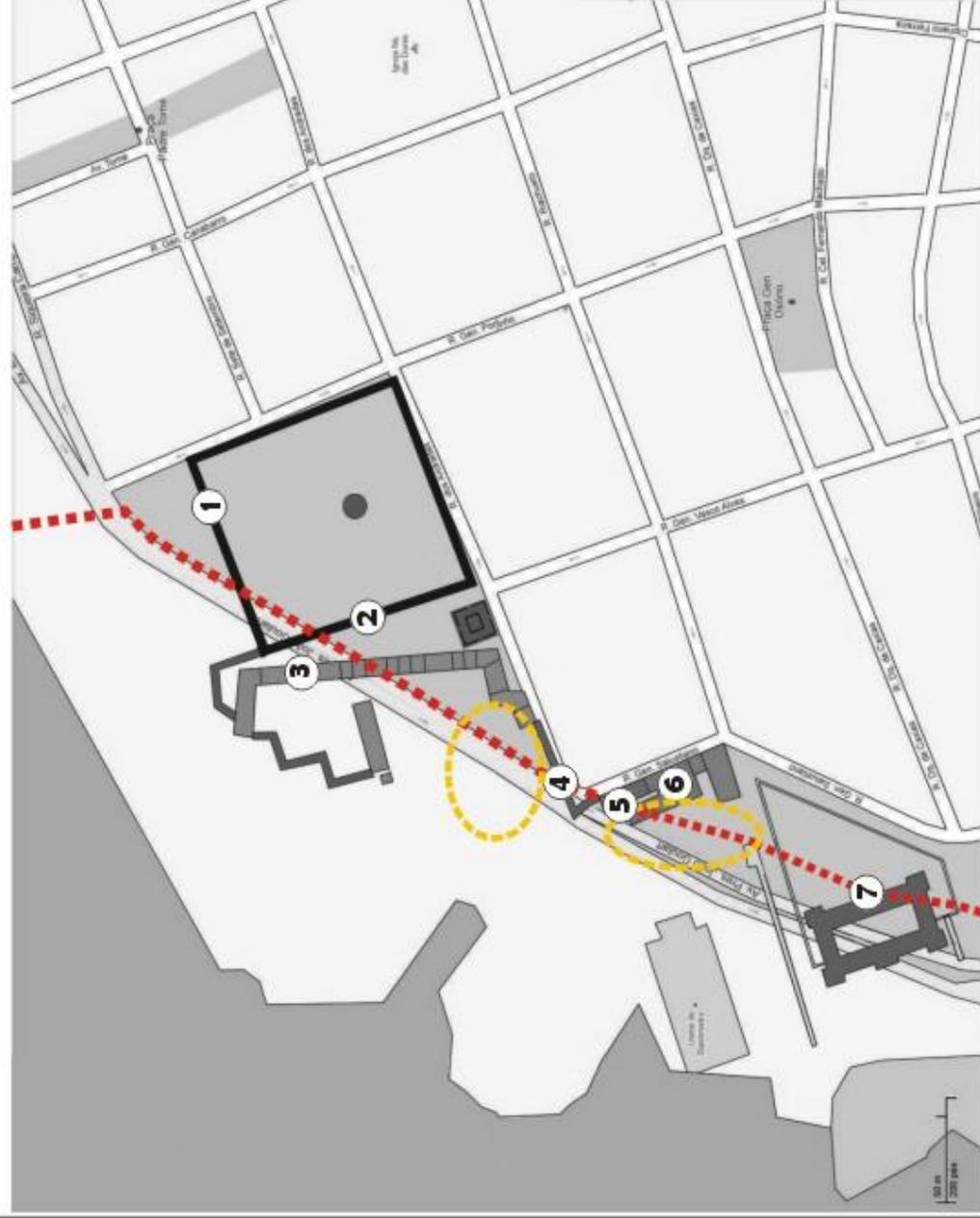
Perfil Estratigráfico da Parede Sul - Chafariz



Desenho de Topo - Chafariz



PRANCHA 26



1 Paredão do cais da Praça da Harmonia

2 Mureta que delimitava a praça com a Rua Vasco Alves

3 Conjunto de casas ao longo do trecho extinto da Rua Vasco Alves

4 Paredão na extremidade da Rua da Praia (Cais da Passagem)

5 Paredão sob a estrutura das casas

6 Conjunto de casas ao longo da face oeste da Rua Gen. Salustiano

7 Casa de Correção



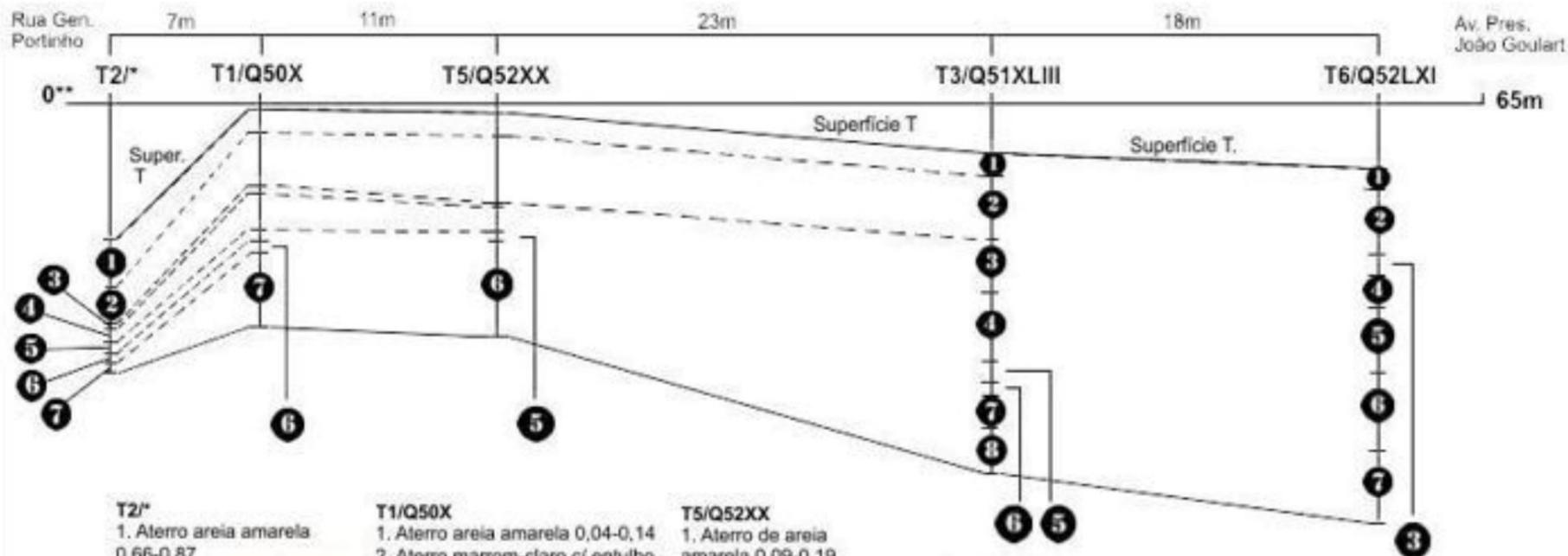
Trajeto da linha
transmissão e do
acompanhamento
arqueológico.



Locais onde foram
identificadas lixeiras
coletivas.

Obs: planta elaborada com base nas plantas presentes em: OLIVEIRA, Alberto Tavares Duarte de. **Relatório Técnico Final**, plano de trabalho para Monitoramento Arqueológico junto a obra de instalação da Linha de Transmissão Subtensão 230KV, nas Praças Júlio Mesquita e Brigada do Sarpajo. Município de Porto Alegre / RS. MJF/SMC/PMDA, Fevereiro de 2012.

PRANCHA 27



- T2/***
1. Aterro areia amarela 0,66-0,87
 2. Aterro marrom c/ entulho 0,87-1,05
 3. Aterro vermelho arenoso c/ material 1,05-1,07
 4. Aterro Marrom-claro c/ material 1,07-1,16
 5. Aterro vermelho-argiloso s/ material 1,16-1,21
 6. Aterro preto c/ material 1,21-1,25
 7. Reboco 1,25-1,28
- Limite escavação estrut. cais

- T1/Q50X**
1. Aterro areia amarela 0,04-0,14
 2. Aterro marrom-claro c/ entulho (tijolos, azulejo...) 0,14-0,39
 3. Aterro vermelho arenoso s/ material 0,39-0,43
 4. Aterro marrom-escuro c/ entulho e carvão compactada 0,43-0,59
 5. Aterro vermelho-argiloso c/ material compactada 0,59-0,65
 6. Aterro marrom-escuro c/ carvão 0,65-0,71
 7. Aterro saibro c/ mica-mesclada 0,71-1,06

- T5/Q52XX**
1. Aterro de areia amarela 0,09-0,19
 2. Aterro marrom 0,19-0,51
 3. Aterro vermelho 0,51-0,53
 4. Aterro marrom 0,53-0,64
 5. Aterro preto 0,64- 0,69
 6. Aterro de entulho 0,69-1,14
 7. Aterro mesclado vermelho e preto 1,14-1,35
- Limite escavação estrut. cais

- T3/Q51XLIII**
1. Terra preta úmida 0,44-0,55
 2. C. marrom clara arenosa 0,55-0,85
 3. C. "misturada" (superior mais argilosa e inferior mais arenosa c/ coloração marrom escura) 0,85-1,09
 4. C. "misturada" (Aterro c/ alguns frags. de tijolos e telhas capa-canal. Parte superior demarcada por fina c. vermelha. Ccoloração marrom escuro.) 1,09-1,41
 5. C. vermelha "saibro" 1,41-1,52
 6. C. arenosa escura 1,52-1,59
 7. C. de areia clara 1,59-1,75
 8. C. argilosa "misturada" 1,75-1,97
- Limite escavação estrut. cais.

- T6/Q52LXI**
1. *** 0,6-0,7
 2. Entulho superficial: argila, tijolos, pedras 0,7-1,00
 3. Arenosa 1,00-1,10
 4. Arenosa c/ argila cinza 1,10-1,25
 5. C. de entulho: lentes de saibro, argila cinza, intrusões de carvão, tijolos 1,25-1,55
 6. C. c/ imensa presença de carvão e lixo[...] 1,55-1,92
 7. C. arenosa [...] 1,92-2,20
- Limite escavação estrut. cais

* O desenho estratigráfico ã apresenta identificação da quadricula
 ** O "0" identifica a linha imaginária do ponto zero da escavação (P01) e a linha do meio-fio da Rua Gen. Portinho
 *** Ñ existe denominação p/ a primeira camada no desenho estratigráfico
 ---- Camada relacionadas

PRANCHA 28



Figura 01 - Estrutura remanescente do cais da Praça Brigadeiro Sampaio. Sobre a estrutura podemos visualizar a camada formada por lixo do século XX (sondagem 01).



Figura 02 - Detalhe da camada de areia formada por ação das águas do lago (ação hidrodinâmica).



Figura 03 - Fotografia de topo mostrando a superfície de destruição do muro do antigo cais (sondagem 01).



Figura 04 - Foto geral da trincheira aberta a partir da sondagem 02. Em primeiro plano aparece mureta e em segundo plano vestígios de calçamento irregular.



Figura 05 - Resquícios do antigo calçamento de pedras irregulares da extinto trecho da extensão Rua Vasco Alves.



Figura 06 - Fotografia de topo mostrando a esquerda a mureta que limitava a praça da rua e a direita os vestígios do calçamento de pedras irregulares da rua.



Figura 07 - Terceiro nível de escavação na sondagem 03. Detalhe de garrafa de grês inteira encontrada *in situ*.



Figura 08 - Vestígios de piso formado por fragmentos de cerâmica construtiva (sondagem 03).



Figura 09 - Fotografia da parede sul da sondagem 03 ao final da escavação da mesma.



Figura 10 - Fotografia de topo da sondagem 04, mostrando estrutura de pedras evidenciada.



Figura 11 - Detalhe mostrando fragmentos de louça *in situ*.



Figura 12 - Fotografia da parede sul da sondagem 04 ao final da escavação da mesma.

PRANCHA 29



Figura 01 - Parede sudeste da vala no primeiro trecho de escavação. Na imagem podemos visualizar espessa camada de areia que cobre a camada arenosa escura com material arqueológico (lixeira)



Figura 02 - Detalhe da camada de areia formada pela ação do lago (ação hidrodinâmica).



Figura 03 - Primeira estrutura de divisão dos lotes evidenciada



Figura 04 - Fotografia da vala mostrando o início da área onde foi evidenciada série de estruturas das residências.



Figura 05 - Detalhe da estratigrafia sob o piso de tijolos. Podemos ver seqüência de camadas escuras.



Figura 06 - Segunda estrutura de divisão dos lotes evidenciada.



Figura 07 - Vestígios de residência, fotografia tirada de nordeste para sudoeste. Em primeiro plano parede nordeste.



Figura 08 - Detalhe de vestígios de queima.



Figura 09 - Piso de lajes de arenito.

Figura 10 - Estrutura de alvenaria de tijolos com fundação de pedras.



Figura 11 - Estrutura rudimentar de alvenaria de pedras.

Figura 12 - Foto geral mostrando piso de calça compactada evidenciado a partir da estrutura de pedras.

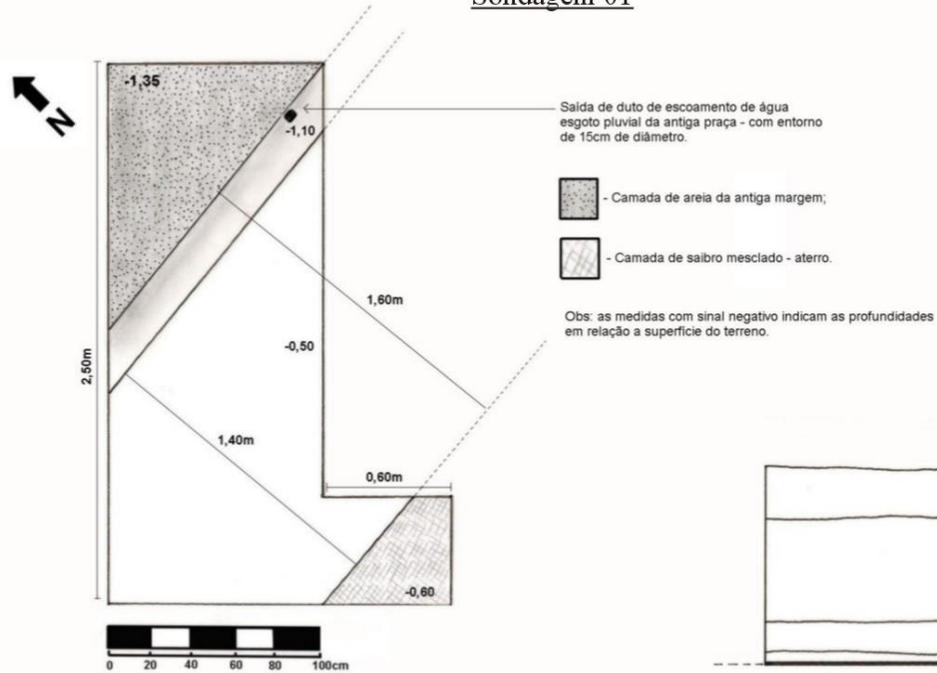


Figura 13 - Foto mostrando intervalo (pátio) entre as duas estruturas.

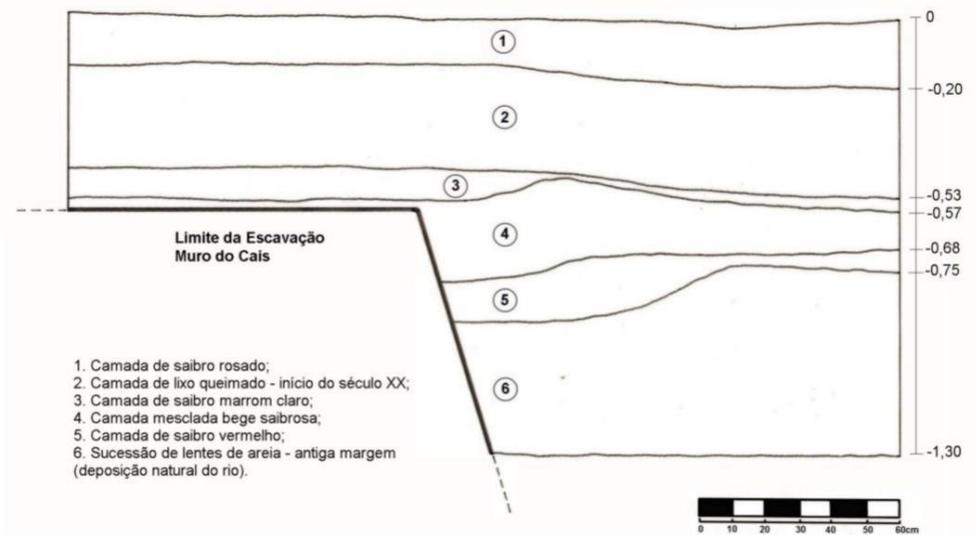
Figura 13 - Foto mostrando intervalo (pátio) entre as duas estruturas.

PRANCHA 30

Desenho de Topo Sondagem 01



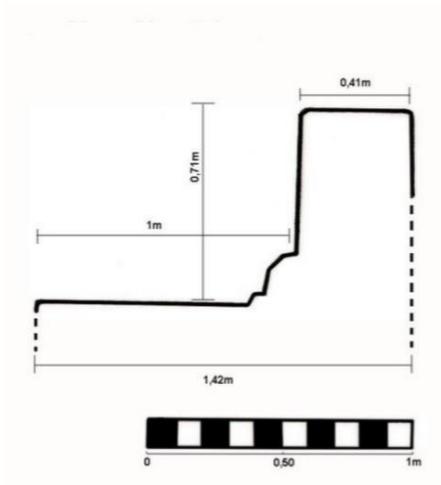
Perfil Estratigráfico da Parede Noroeste Sondagem 01



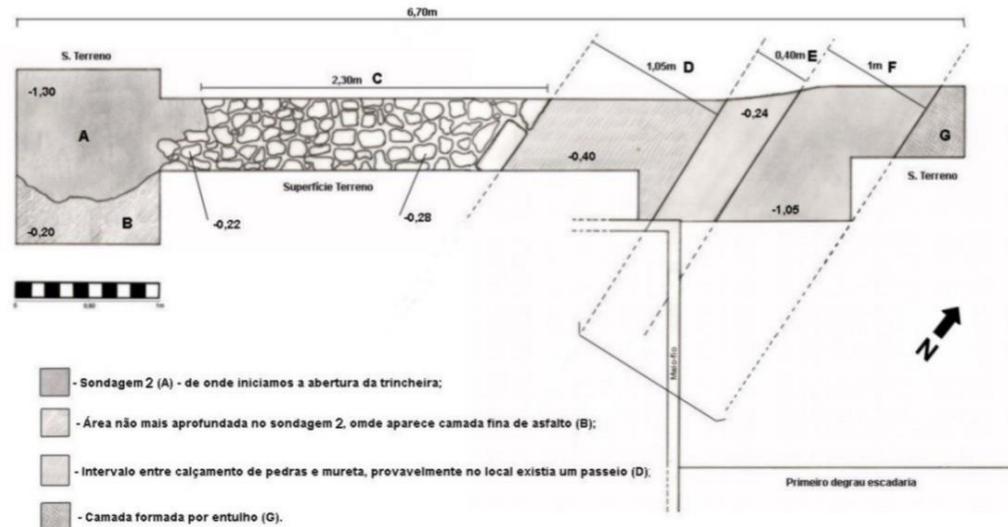
PRANCHA 31

Desenho de Topo Sondagem 02 e Trincheira

Corte Transversal da Mureta



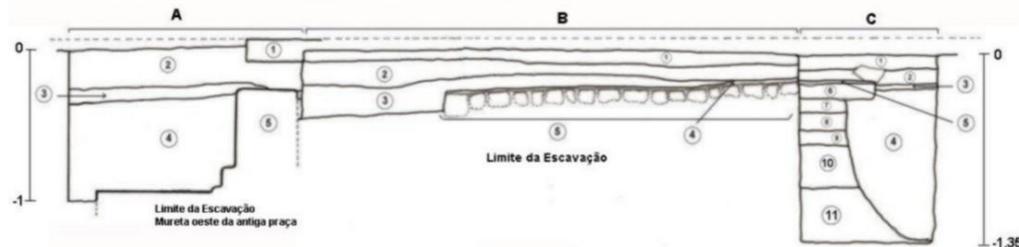
Perfil Estratigráfico da Parede Sudeste Sondagem 02 e Trincheira



- Sondagem 2 (A) - de onde iniciamos a abertura da trincheira;
- Área não mais aprofundada no sondagem 2, onde aparece camada fina de asfalto (B);
- Intervalo entre calçamento de pedras e mureta, provavelmente no local existia um passeio (D);
- Camada formada por entulho (G).

C - Antigo calçamento de pedras irregulares da Rua Vasco Alves;
E - Mureta oeste da praça que delimitava a mesma com a Rua Vasco Alves;
F - Base (fundação) da mureta;

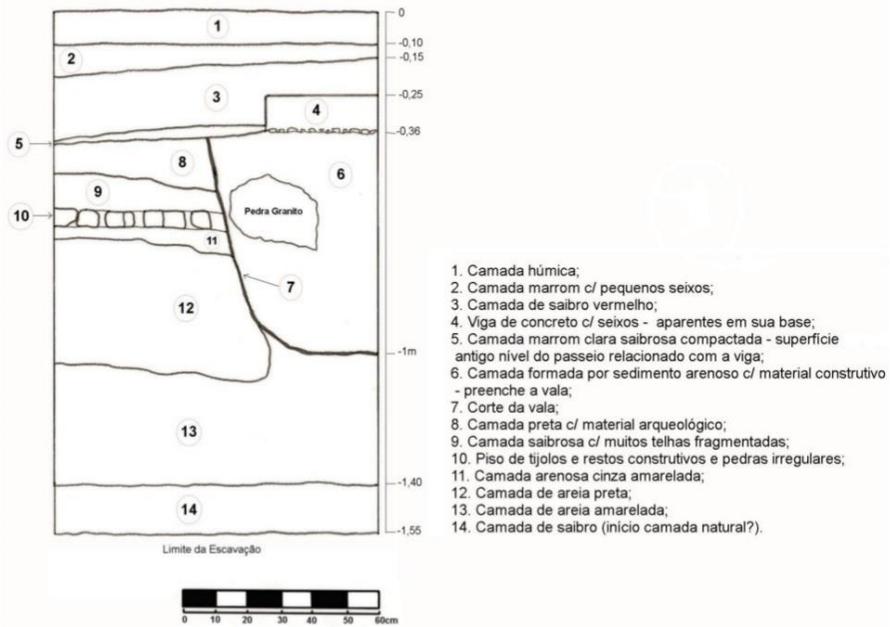
Obs: os numeros negativos representam as medidas de profundidade tiradas em relação a superfície do terreno.



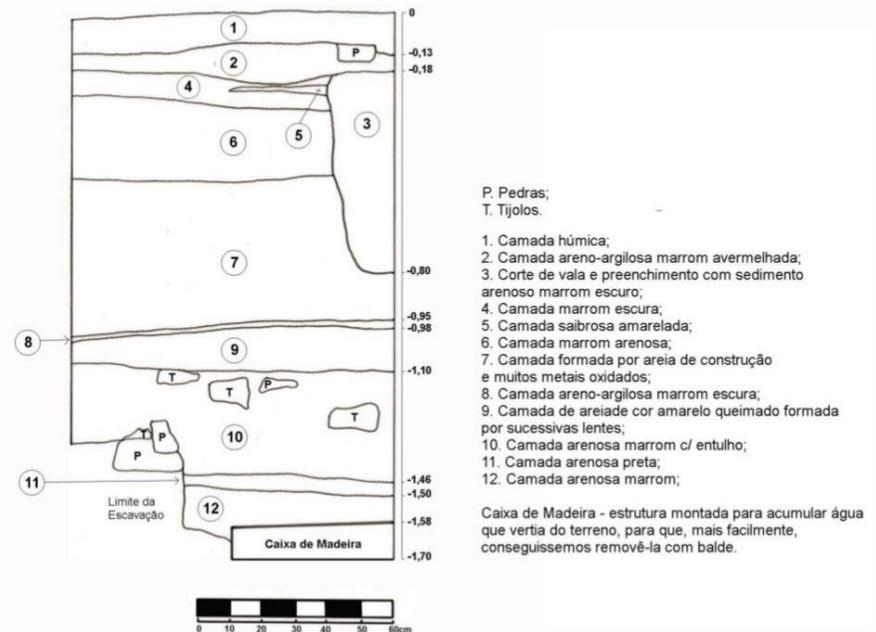
- | | | |
|---|--|---|
| <p>A</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Meio-fio do canteiro; 2. Camada de saibro bege; 3. Camada mesclada saibrosa avermelhada; 4. Camada de entulho - restos construtivos e pedras grandes; 5. Mureta oeste da antiga praça. | <p>B</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Camada de saibro bege; 2. Camada mesclada saibrosa avermelhada; 3. Camada marrom clara arenosa; 4. Camada fina de asfalto; 5. Calçamento de pedras irregulares. | <p>C</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Camada de saibro bege; 2. Camada de saibro mesclada; 3. Camada escura; 4. Camada de saibro mesclada c/ areia; 5. Camada fina de asfalto; 6. Camada formada pelas pedras do calçamento irregular; 7. Camada arenosa cinza clara - base do calçamento; 8. Camada de saibro avermelhado c/ pedras de granito; 9. Camada arenosa cinza clara; 10. Camada arenosa cinza escura; 11. Camada arenosa cinza. |
|---|--|---|

PRANCHA 32

Perfil Estratigráfico da Parede Sudeste
Sondagem 03



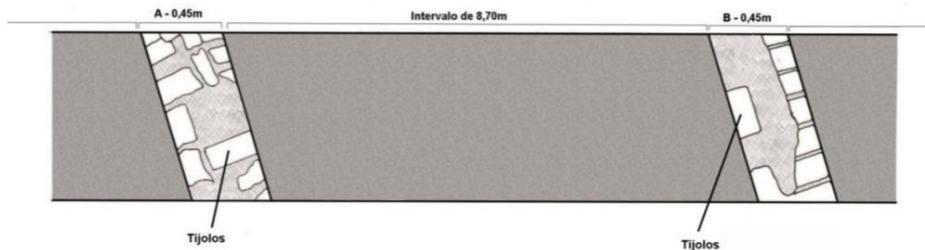
Perfil Estratigráfico da Parede Sudeste
Sondagem 04



PRANCHA 33

Perfil Estratigráfico da Parede Sudeste da Vala 1ª Estrutura

Desenho de Topo Estruturas 1ª e 2ª

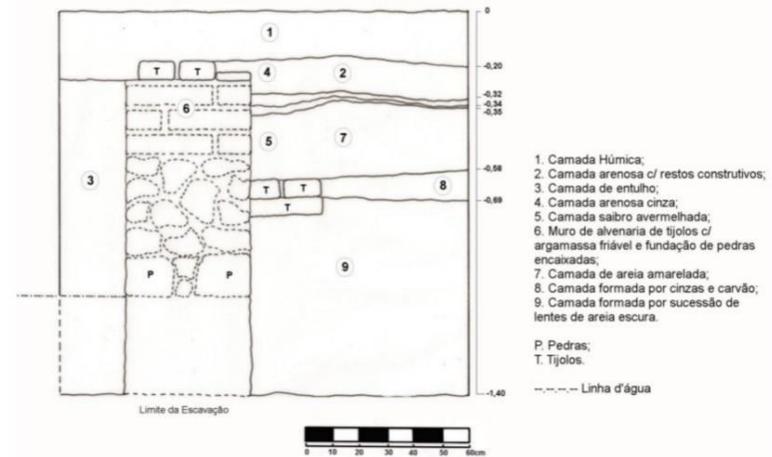
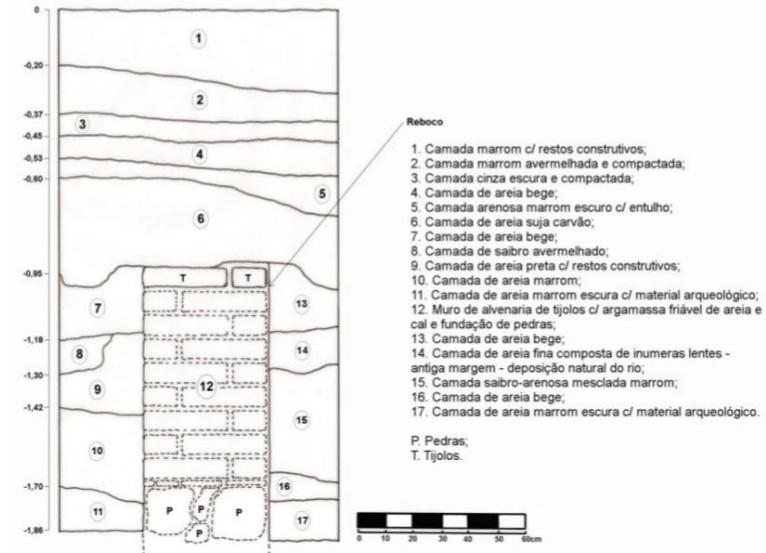


A - Parede - estrutura de alvenaria de tijolos, argamassa frível de areia e cal e fundação de pedras;
 B - Parede - estrutura de alvenaria de tijolos, argamassa frível de areia e cal e fundação de pedras.

-  - Argamassa
-  - Fundo da Vala (-1,80)

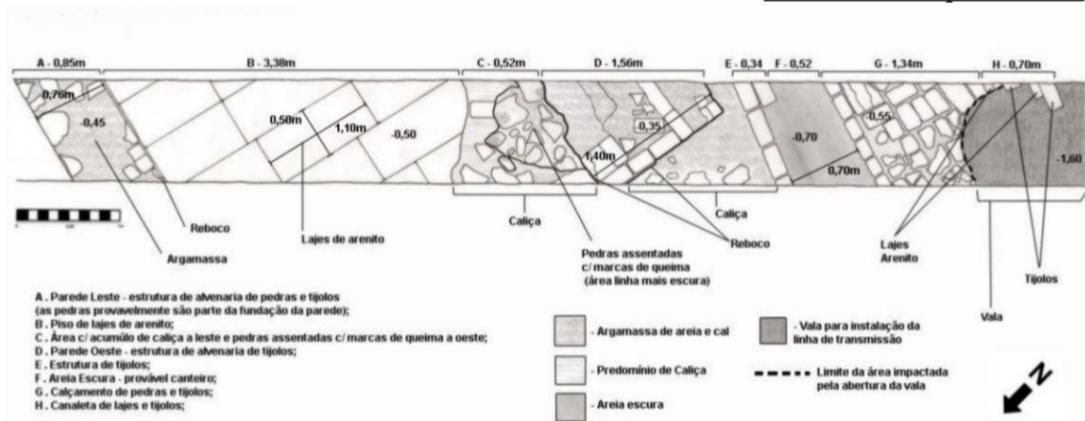


Perfil Estratigráfico da Parede Sudeste da Vala 2ª Estrutura

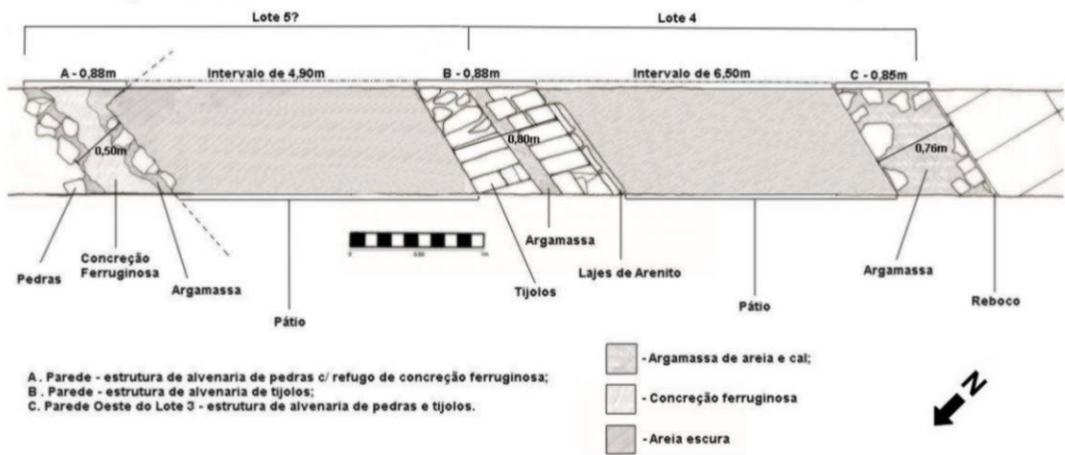


PRANCHA 34

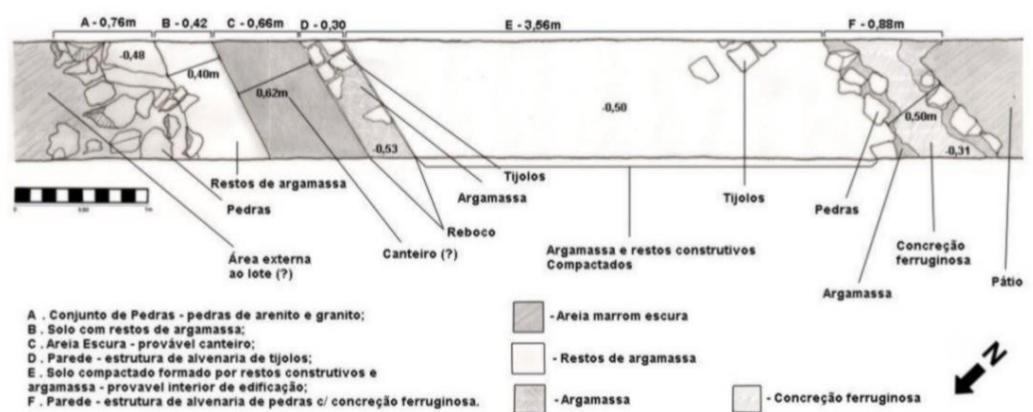
Desenho de Topo - 3º Lote



Desenho de Topo - 4º e 5º Lotes



Desenho de Topo - 5º Lote



Fotos de topo justapostas



PRANCHA 35



Figura 01 - Mureta que dividia a área da praça com a Rua Vasco Alves evidenciada durante a escavação da vala.



Figura 02 - Detalhe da estrutura da mureta.



Figura 03 - Foto geral do calçamento de pedras irregulares evidenciado do trecho extinto da Rua Vasco Alves.

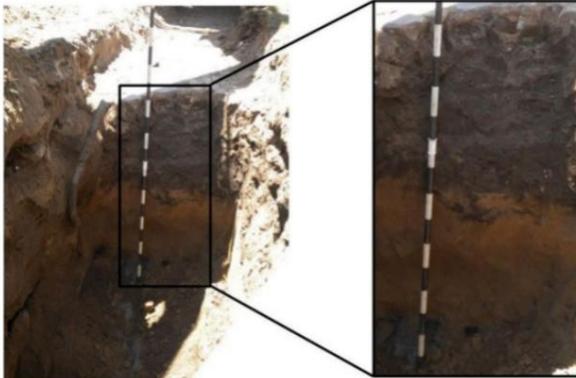


Figura 04 - Camada escura sob pedras de calçamento da Rua Vasco Alves da qual foi coletado material arqueológico.

Figura 05 - Detalhe do perfil estratigráfico sob calçamento.



Figura 06 - Face externa da estrutura do antigo cais da Praça da Harmonia, a esquerda vestígios de letra pintada na estrutura e a direita orifício de sistema de drenagem.



Figura 07 - Estratigráfica junto a face externa da estrutura do cais.



Figura 08 - Foto geral da vala, ao fundo podemos visualizar a estrutura do cais.



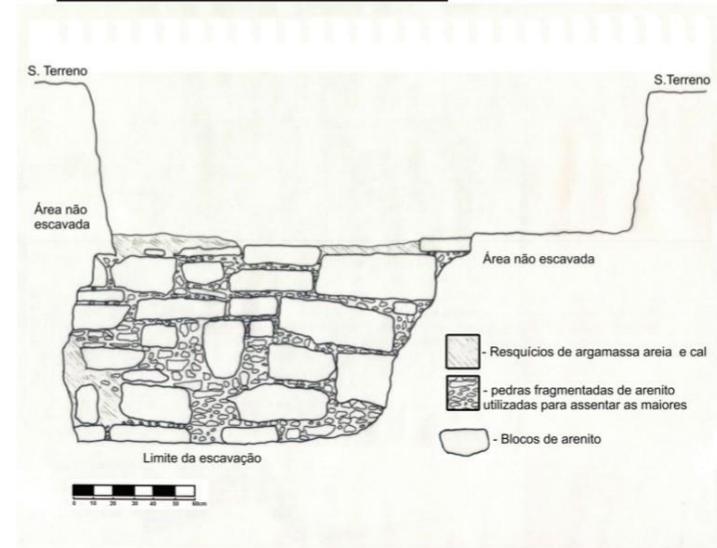
Figura 11 e 12 - Fotografias gerais, sentido nordeste/sudoeste e sudoeste/nordeste, mostrando a projeção da estrutura do cais. Figura 09 e 10 - Face interna e externa da estrutura do cais.

PRANCHA 36

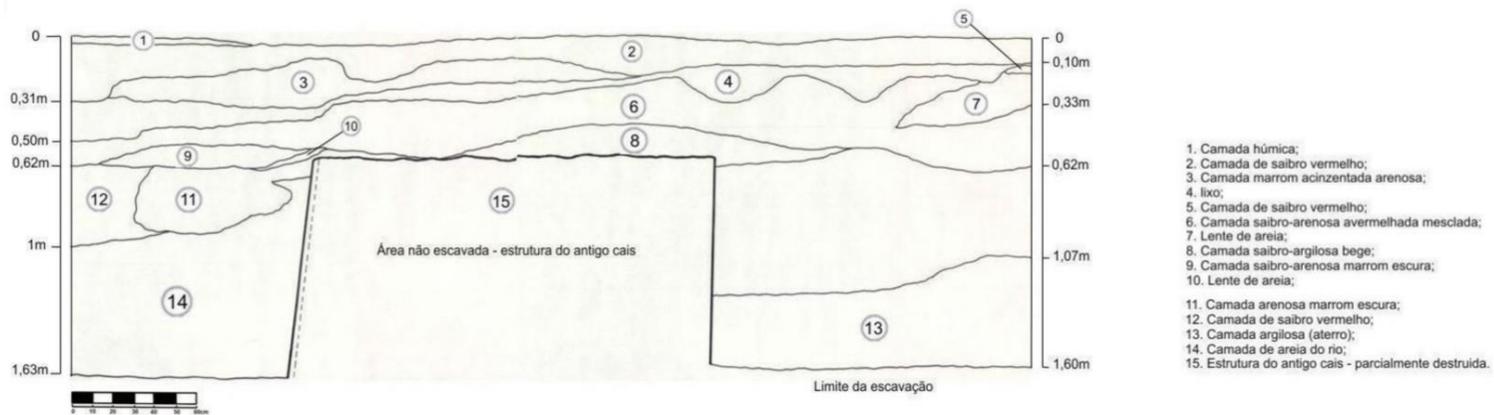
Desenho da Face Externa do Cais



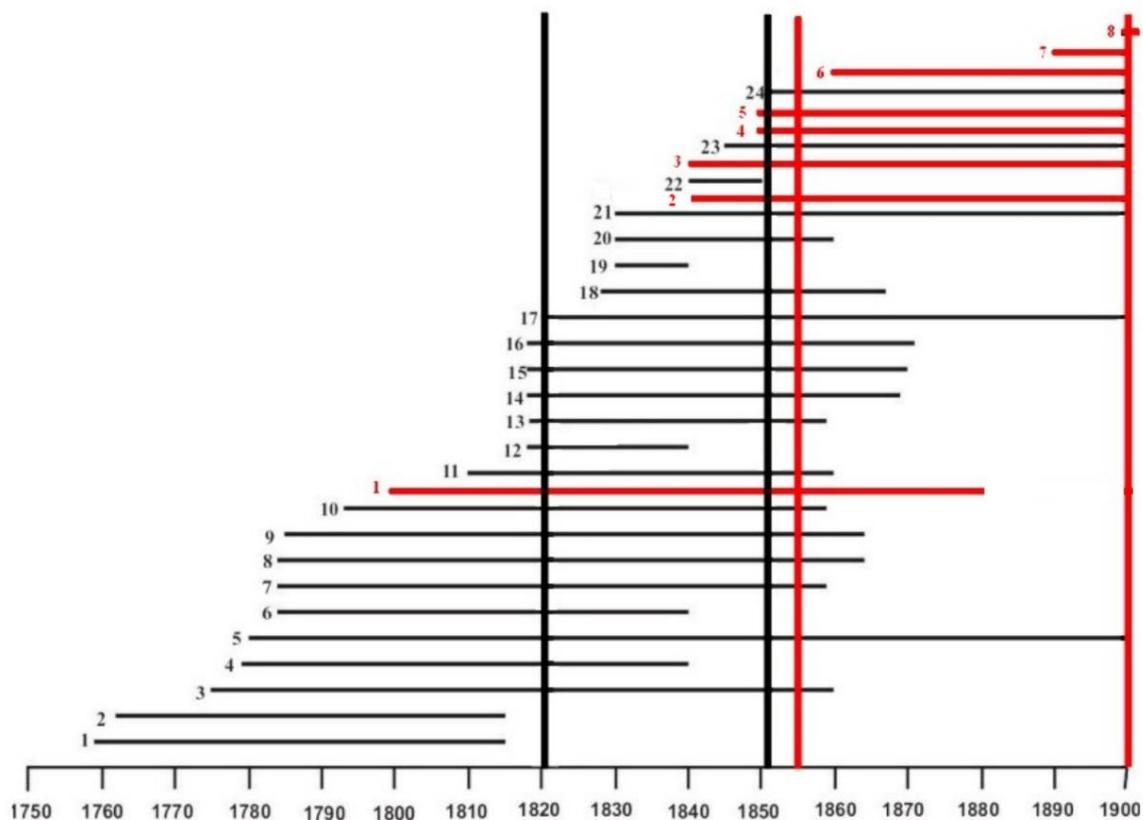
Desenho da Face Interna do Cais



Perfil Estratigráfico da Parede Sudeste da Vala - Junto a Estrutura do Cais



PRANCHA 37



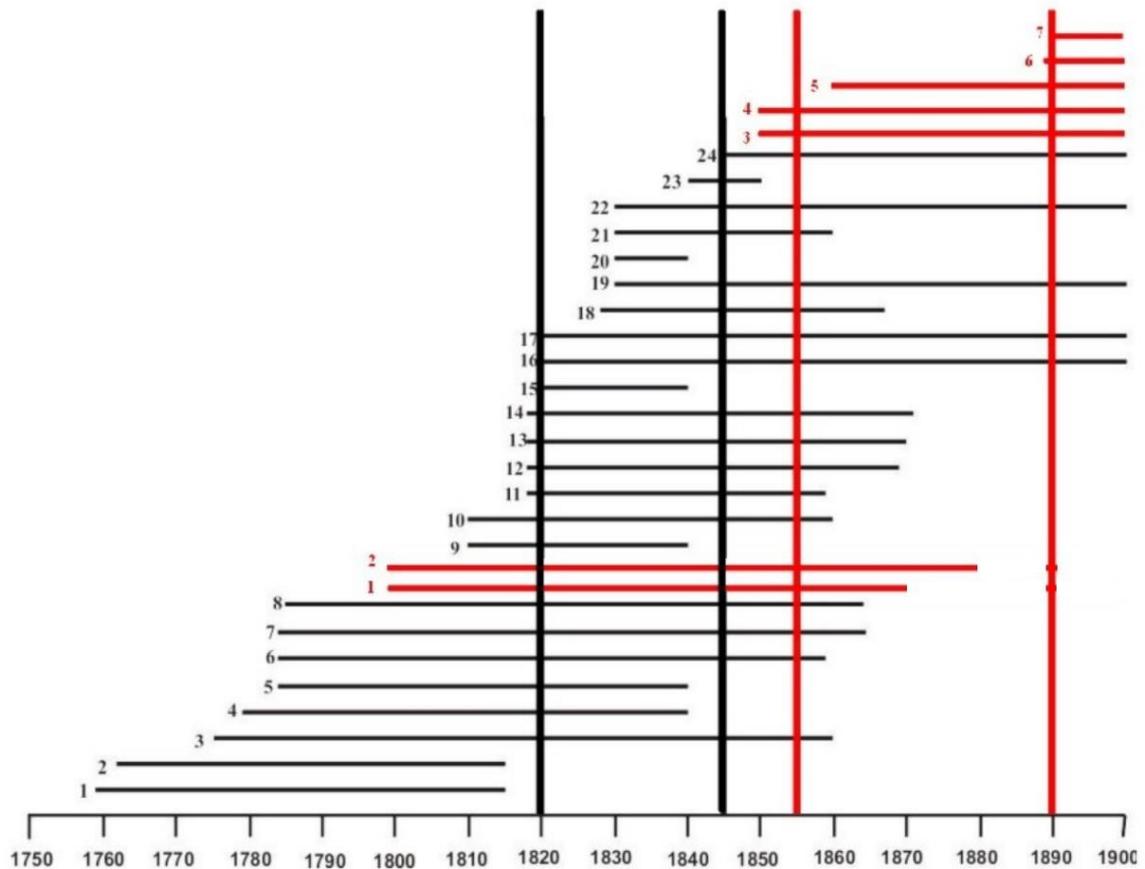
LEGENDA GRÁFICO DE BARRAS - LOUÇAS

- 1 Creamware - Branco - Liso - Fragmentado/Inteiro 1759 - 1815
- 2 Creamware - Superfície modificada - Royal Rim 1762 - 1815
- 3 Pearlware ou whiteware - Superfície modificada - Shell Edged - Azul 1775 - 1860
- 4 Pearlware - Branco - Liso - Fragmentado/Inteiro 1779 - 1840
- Pearlware - Superfície modificada 1779 - 1840
- Pearlware - Faixas e frisos - Rosa 1779 - 1840
- Pearlware - Superfície modificada - Royal Rim 1779 - 1840
- 5 Pearlware ou whiteware - Superfície não modificada - Shell Edged - Azul 1780 - 1900
- 6 Pearlware - Transfer printing - Azul 1784 - 1840
- Pearlware - Transfer printing - Willow - Azul 1784 - 1840
- 7 Pearlware ou whiteware - Transfer printing - Azul 1784 - 1859
- Pearlware ou whiteware - Transfer printing - Willow - Azul 1784 - 1859
- Pearlware ou whiteware - Transfer printing - Azul - Cena não identificada 1784 - 1859
- 8 Pearlware ou whiteware - Transfer printing - Rosa 1784 - 1864
- 9 Pearlware ou whiteware - Transfer printing - Preto - Cena não identificada 1785 - 1864
- 10 Pearlware ou whiteware - Transfer printing - Azul - Cena exótica 1793 - 1859
- 11 Pearlware ou whiteware - Pintado a mão livre - Peasant 1810 - 1860
- Pearlware ou whiteware - Superfície modificada - Pintada a mão 1810 - 1860
- Pearlware ou whiteware - Pintado a mão livre - Estilo N.I. 1810 - 1860
- 12 Pearlware - Transfer printing - Verde 1813 - 1840
- 13 Pearlware ou whiteware - Transfer printing - Verde 1813 - 1859
- 14 Pearlware ou whiteware - Transfer printing - Marrom 1813 - 1869
- 15 Pearlware ou whiteware - Transfer printing - Violeta 1813 - 1870
- 16 Pearlware ou whiteware - Transfer printing - Lilas 1813 - 1871
- 17 Whiteware - Branco - Liso - Fragmentado/Inteiro 1820 - 1950
- 18 Pearlware ou whiteware - Transfer printing - Borrão - Azul - Cena chinesa 1823 - 1867
- 19 Pearlware - Pintado a mão livre - Spring 1830 - 1840
- 20 Pearlware ou whiteware - Pintado a mão livre - Spring 1830 - 1860
- 21 Pearlware ou whiteware - Transfer printing - Borrão - Azul 1830 - 1920
- Pearlware ou whiteware - Transfer printing - Borrão - Azul - Cena N.I. 1830 - 1920
- Pearlware ou whiteware - Transfer printing - Borrão - Azul - Motivo floral N.I. 1830 - 1920
- 22 Pearlware - Canibado 1840 - 1850
- 23 Pearlware ou whiteware - Superfície modificada - Canibado 1845 - 1930
- 24 Pearlware ou whiteware - Trisal 1851 - 1900

LEGENDA GRÁFICO DE BARRAS - VIDROS

1. Molde duplo ou triplo, ats 1830
2. Terminação c/ lipping toll, 1840-1920
3. Lipping toll, 1840-1920
4. Vidro incolor c/ terminação c/ lipping toll, 1850-1920
5. Inscrição na base, ap 1850
6. Inscrição no corpo, ap 1860
7. Vidro branco leitoso, ap 1890
8. Produção automática ap 1904

PRANCHA 38



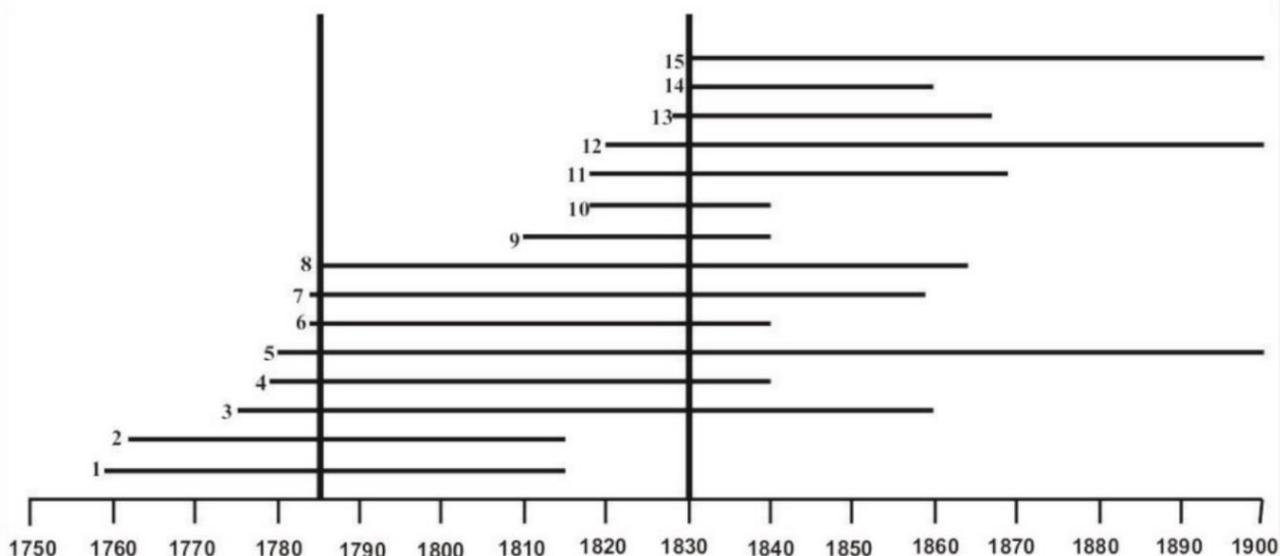
LEGENDA GRÁFICO DE BARRAS - LOUÇAS

- 1 Creamware - Branco - Liso - Fragmentado/Inteiro 1759 - 1815
- Creamware - Superfície modificada 1759 - 1815
- 2 Creamware - Superfície modificada - Royal Rim 1762 - 1815
- 3 Pearlware ou whiteware - Superfície modificada - Shell Edged - Azul 1775 - 1860
- Pearlware ou whiteware - Superfície modificada - Shell Edged - Verde 1775 - 1860
- 4 Pearlware - Branco - Liso - Fragmentado/Inteiro 1779 - 1840
- 5 Pearlware - Transfer printing - Azul 1784 - 1840
- Pearlware - Transfer printing - Willow - Azul 1784 - 1840
- 6 Pearlware ou whiteware - Transfer printing - Azul 1784 - 1859
- Pearlware ou whiteware - Transfer printing - Willow - Azul 1784 - 1859
- Pearlware ou whiteware - Transfer printing - Azul - Cena não identificada 1784 - 1859
- 7 Pearlware ou whiteware - Transfer printing - Rosa 1784 - 1864
- 8 Pearlware ou whiteware - Transfer printing - Preto 1785 - 1864
- 9 Pearlware - Pintado mão livre - Estilo não identificado 1810 - 1840
- 10 Pearlware ou whiteware - Pintado a mão livre - Estilo N.I. 1810 - 1860
- Pearlware ou whiteware - Pintado a mão livre - Peasant 1810 - 1860
- Pearlware ou whiteware - Superfície modificada - Pintada a mão 1810 - 1860
- 11 Pearlware ou whiteware - Transfer printing - Verde 1818 - 1859
- 12 Pearlware ou whiteware - Transfer printing - Marrom 1818 - 1869
- 13 Pearlware ou whiteware - Transfer printing - Violeta 1818 - 1870
- 14 Pearlware ou whiteware - Transfer printing - Lilas 1818 - 1871
- 15 Pearlware - Engine-tuned 1820 - 1840
- 16 Pearlware ou whiteware - Spatter - Azul 1820 - 1900
- 17 Whiteware - Branco - Liso - Fragmentado/Inteiro 1820 - 1950
- 18 Pearlware ou whiteware - Transfer printing - Borrão - Azul - Cena chinesa 1828 - 1867
- 19 Pearlware ou whiteware - Transfer printing - Borrão - Azul 1830 - 1920
- 20 Pearlware - Pintado a mão livre - Spring 1830 - 1840
- 21 Pearlware ou whiteware - Pintado a mão livre - Spring 1830 - 1860
- 22 Pearlware ou whiteware - Transfer printing - Borrão - Azul - Cena N.I. 1830 - 1920
- Pearlware ou whiteware - Transfer printing - Borrão - Azul - Motivo floral N.I. 1830 - 1920
- 23 Pearlware - Carimbado 1840 - 1850
- 24 Pearlware ou whiteware - Superfície modificada - Carimbado 1845 - 1930

LEGENDA GRÁFICO DE BARRAS - VIDROS

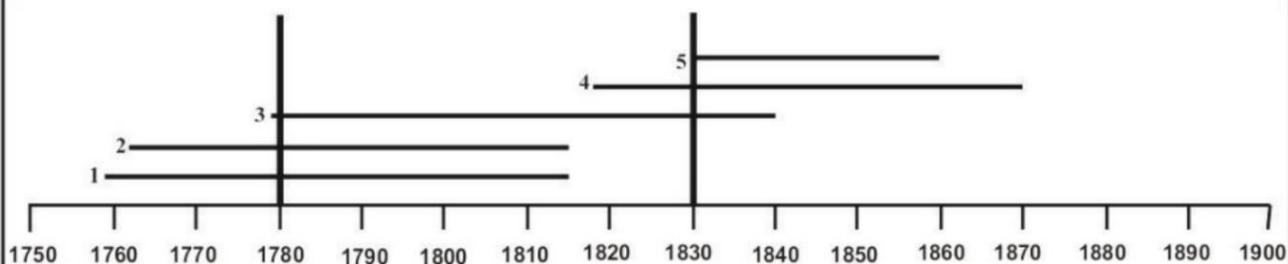
1. Pontil de vidro, até 1870
2. Molde duplo ou triplo, até 1880
3. Vidro incolor, Ap. 1850
4. Vidro incolor, Ap. 1850
5. Inscrição, Ap. 1860
6. Produção semi-automática ou automática, Ap. 1889-1904
7. Vidro branco leitoso, Ap. 1890

PRANCHA 39



LEGENDA GRÁFICO DE BARRAS - LOUÇAS - LOTE 2

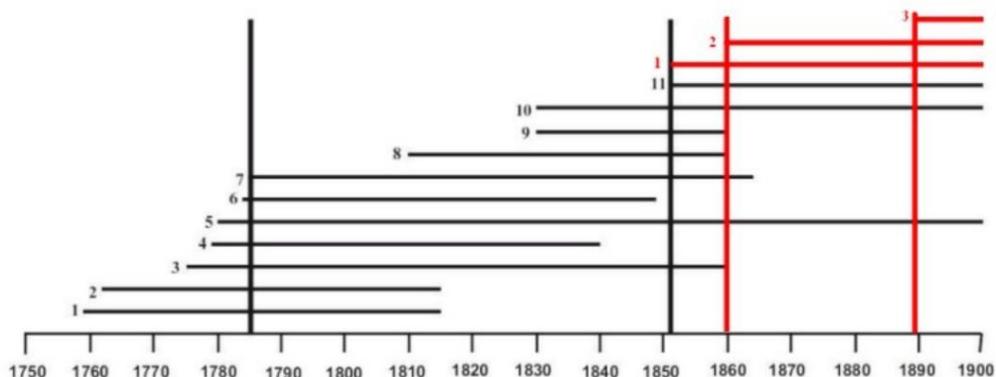
- 1 Creamware - Branco - Liso - Fragmentado/Inteiro 1759 - 1815
Creamware - Marca de fabricante N.I. 1759 - 1815
Creamware - Superfície modificada 1759 - 1815
- 2 Creamware - Superfície modificada - Royal Rim 1762 - 1815
- 3 Pearlware ou whiteware - Superfície modificada - Shell Edged - Azul 1775 - 1860
Pearlware ou whiteware - Superfície modificada - Shell Edged - Sem pintura 1775 - 1860
- 4 Pearlware - Branco - Liso - Fragmentado/Inteiro 1779 - 1840
- 5 Pearlware ou whiteware - Superfície não modificada - Shell Edged - Azul 1780 - 1900
- 6 Pearlware - Transfer printing - Rosa 1784 - 1840
- 7 Pearlware ou whiteware - Transfer printing - Azul 1784 - 1859
- 8 Pearlware ou whiteware - Transfer printing - Willow - Azul 1784 - 1859
- 9 Pearlware ou whiteware - Transfer printing - Preto - Cena não identificada 1785 - 1864
- 9 Pearlware ou whiteware - Pintado a mão livre - Estilo N.I. 1810 - 1860
- 10 Pearlware ou whiteware - Superfície modificada - Pintada a mão 1810 - 1860
- 10 Pearlware - Transfer printing - Marrom 1813 - 1840
- 10 Pearlware - Transfer printing - Violeta 1813 - 1840
- 11 Pearlware, whiteware ou creamware - Transfer printing - Marrom 1813 - 1869
- 12 Pearlware ou whiteware - Engine-tuned 1820 - 1900
- 13 Pearlware ou whiteware - Transfer printing - Borrão - Azul - Cena chinesa 1823 - 1867
- 14 Pearlware ou whiteware - Pintado a mão livre - Sprig 1830 - 1860
- 15 Pearlware ou whiteware - Transfer printing - Borrão - Azul 1830 - 1920
Pearlware ou whiteware - Transfer printing - Borrão - Azul - Motivo floral N.I. 1830 - 1920



LEGENDA GRÁFICO DE BARRAS - LOUÇAS - LOTE 3

- 1 Creamware - Branco - Liso - Fragmentado/Inteiro 1759 - 1815
Creamware - Superfície modificada 1759 - 1815
- 2 Creamware - Superfície modificada - Royal Rim 1762 - 1815
- 3 Pearlware - Branco - Liso - Fragmentado/Inteiro 1779 - 1840
Pearlware - Superfície modificada - Royal Rim 1779 - 1840
- 4 Pearlware ou whiteware - Transfer printing - Violeta 1813 - 1870
- 5 Pearlware ou whiteware - Pintado a mão livre - Sprig 1830 - 1860

PRANCHA 40

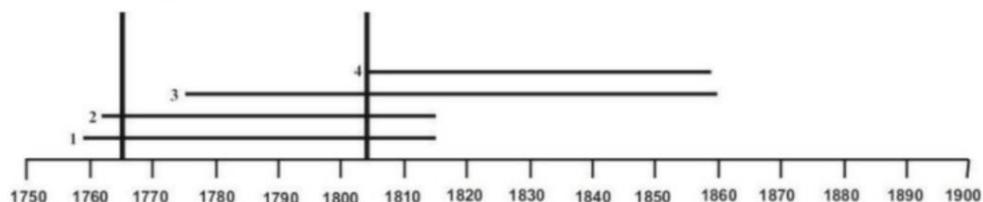


LEGENDA GRÁFICO DE BARRAS - LOUÇAS - LOTES 4 E 5

- 1 Creamware - Branco - Liso - Fragmentado/Inteiro 1759 - 1815
- 2 Creamware - Superfície modificada - Royal Rim 1762 - 1815
- 3 Pearlware ou whiteware - Superfície modificada - Shell Edged - Azul 1775 - 1860
- 4 Pearlware - Branco - Liso - Fragmentado/Inteiro 1779 - 1840
- 5 Pearlware - Marca de fabricante - "OST" 1779 - 1840
- 6 Pearlware ou whiteware - Superfície não modificada - Shell Edged - Azul 1780 - 1900
- 7 Pearlware ou whiteware - Superfície modificada - Transfer printing - Azul 1784 - 1859
- 8 Pearlware ou whiteware - Transfer printing - Preto 1785 - 1864
- 9 Pearlware ou whiteware - Transfer printing - Preto - Motivo floral NI 1785 - 1864
- 10 Pearlware ou whiteware - Superfície modificada - Pintada a mão 1810 - 1860
- 11 Pearlware ou whiteware - Pintado a mão livre - Estilo N.I. 1810 - 1860
- 12 Pearlware ou whiteware - Pintado a mão livre - Peasant 1810 - 1860
- 13 Pearlware ou whiteware - Pintado a mão livre - Sprng 1830 - 1860
- 14 Pearlware ou whiteware - Transfer printing - Borrão - Azul 1830 - 1920
- 15 Pearlware ou whiteware - Trisal 1851 -

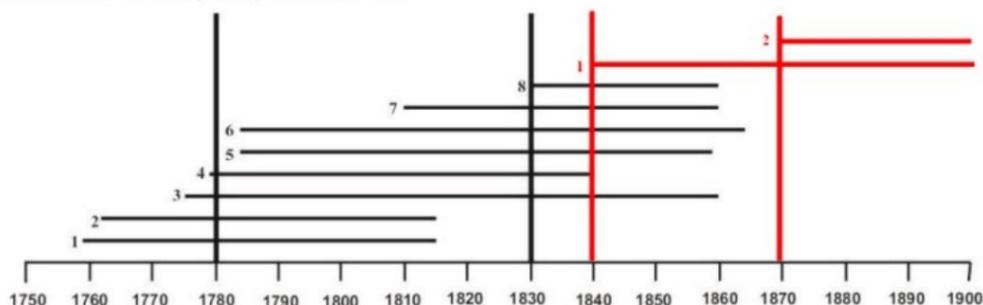
LEGENDA GRÁFICO DE BARRAS - VIDROS - LOTES 4 E 5

- 1 Vidro incolor; Ap. 1850
- 2 Inscrição; Ap. 1860
- 3 Produção semi-automático ou automática Ap. 1889-1904



LEGENDA GRÁFICO DE BARRAS - LOUÇAS - ENTRE ÚLTIMA ESTRUTURA E A RUAVASCO ALVE

- 1 Creamware - Branco - Liso - Fragmentado/Inteiro 1759 - 1815
- 2 Creamware - Superfície modificada - Royal Rim 1762 - 1815
- 3 Pearlware ou whiteware - Superfície modificada - Shell Edged - Verde 1775 - 1860
- 4 Pearlware ou whiteware - Transfer printing - Azul 1784 - 1859



LEGENDA GRÁFICO DE BARRAS - LOUÇAS - SOB O CALÇAMENTO RUAVASCO ALVES

- 1 Creamware - Branco - Liso - Fragmentado/Inteiro 1759 - 1815
- 2 Creamware - Superfície modificada - Royal Rim 1762 - 1815
- 3 Pearlware ou whiteware - Superfície modificada - Shell Edged - Azul 1775 - 1860
- 4 Pearlware - Branco - Liso - Fragmentado/Inteiro 1779 - 1840
- 5 Pearlware ou whiteware - Transfer printing - Azul 1784 - 1859
- 6 Pearlware ou whiteware - Transfer printing - Rosa 1784 - 1864
- 7 Pearlware ou whiteware - Pintado a mão livre - Estilo N.I. 1810 - 1860
- 8 Pearlware ou whiteware - Pintado a mão livre - Sprng 1830 - 1860

LEGENDA GRÁFICO DE BARRAS - VIDROS - SOB CALÇAMENTO RUAVASCO ALVES

- 1 Lipping toll; 1840-1920
- 2 Vidro incolor c/ decoração p/ cautenização 1870-1890

PRANCHA 41

ÁREA 01



1



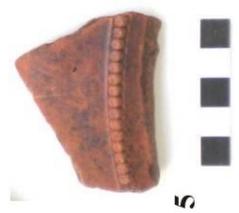
2



3



4



5

1. Alça de cerâmica torneada;
2. Borda de fragmento de cerâmica torneada;
3. Borda de fragmento de cerâmica torneada;
4. Fragmento de cerâmica vidrada;
5. Fragmento de cerâmica torneada.



1



3



5



2



4

1. Fragmento de louça irostone;
2. Fragmento de faiança fina dipped;
3. Fragmentos de faiança fina carimbadas;
4. Fragmentos de faiança fina faixas e frisos.



1



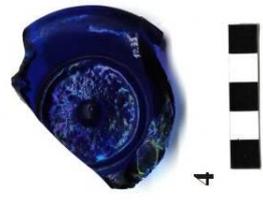
3



5



2



4

1. Fundo de garrafa;
2. Fundo de frasco c/ inscrição;
3. Terminação de frasco;
4. Fundo de frasco;
5. Terminação de garrafa.

PRANCHA 41B

ÁREA 02



1. Faiança fina shell edged azul, 2. Faiança fina shell edged verde, 3. Faiança fina dipped, 4. Faiança fina dipped, 5. Faiança fina carimbada, 6. Faiança fina sprig, 7. Faiança fina creamware, 8. Faiança fina creamware



1. Terminação de frasco de remédio, 2. Terminação de garrafa, 3. Frasco inteiro de remédio, 4. Terminação de frasco, 5. Terminação de garrafa.



1. Moeda do Brasil Império (déc. 1830), 2 Moeda de 40 reis do Brasil Império (1835).



1. Botão de metal com inscrição, 2. Pedra de perdeneira (silex), 3. Pedra de amolar.

PRANCHA 41C

ÁREA 02 E 03

CERÂMICAS NÃO TORNEADAS



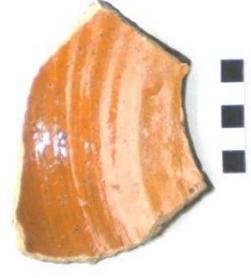
GARRAFA DE GRÉS



CERÂMICAS TORNEADAS



CERÂMICA VIDRADA



PRANCHA 43



Figura 01 - Vestígio do muro sudeste da antiga Casa de Correção.



Figura 02 - Fotografia de topo da estrutura do muro.



Figura 03 - Vestígios da parede nordeste da antiga Casa de Correção.



Figura 04 - Vestígios do vertice sudeste da entrada principal da Casa de Correção.



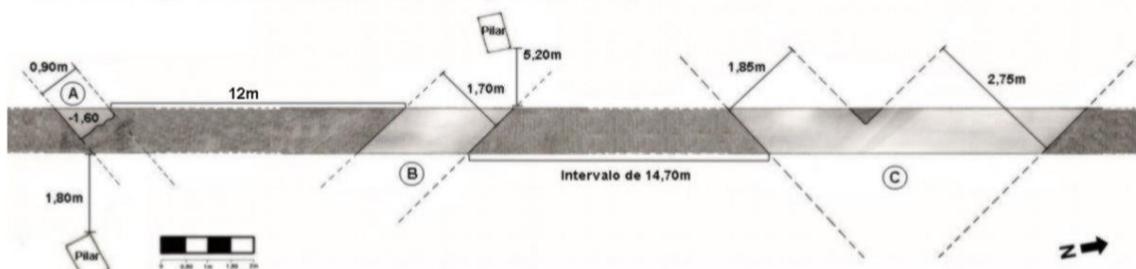
Figura 05 - Foto geral da vala, em primeiro plano vestígios de parede.



Figura 06 - Vestígios de edificação existente no pátio da antiga Casa de Correção.

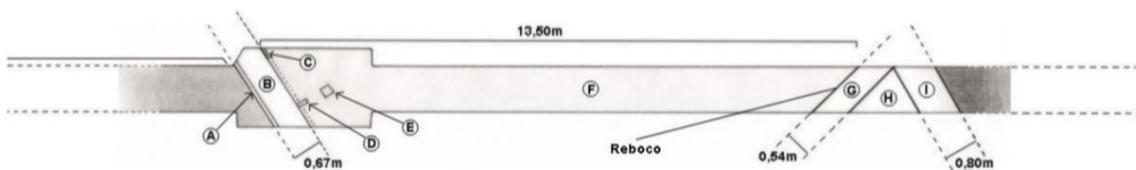
Desenho de Topo - Estruturas Remanescentes da Antiga Casa de Correção

Desenhos de Topo - Estruturas Remanescentes da Antiga Casa de Correção



- A. Fundação do muro oeste - estrutura de alvenaria de pedras de arenito e argamassa friável de areia e cal;
- B. Fundação de parede interna - estrutura de alvenaria de pedras de arenito e argamassa friável de areia e cal;
- C. Encontro de fundações de duas paredes internas - estrutura de alvenaria de pedras de arenito e argamassa friável de areia e cal.

Desenho de Topo - Estruturas Remanescentes do Prédio que Localizava-se no Pátio Externo da Antiga Casa de Correção



- A. Fundação da entrada (-1,70m);
- B. Entrada do prédio (-1,40m);
- C. Trilhos de metal oxidados;
- D. Saliência de cimento;
- E. Saliência de cimento;
- F. Piso de cimento queimado;
- G. Parede interna - estrutura de alvenaria de tijolos;
- H. Piso de cimento queimado;
- I. Fundação do muro externo da Casa de Correção.

PRANCHA 44

Desenho de Topo - Praça Júlio Mesquita / Entre as Ruas Riachuelo e Gen. Salustiano

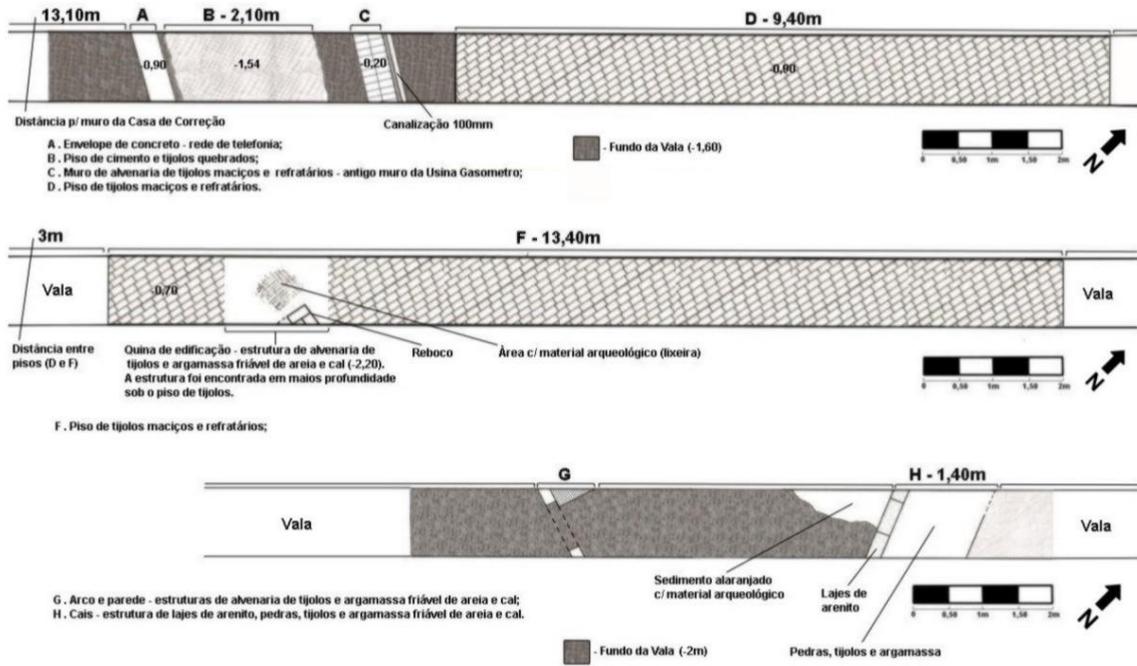


Figura 01 - Quina de estrutura assentada sobre a margem do lago, onde foi identificada lixeira coletiva.



Figura 02 - Estrutura em arco construída sobre a margem.



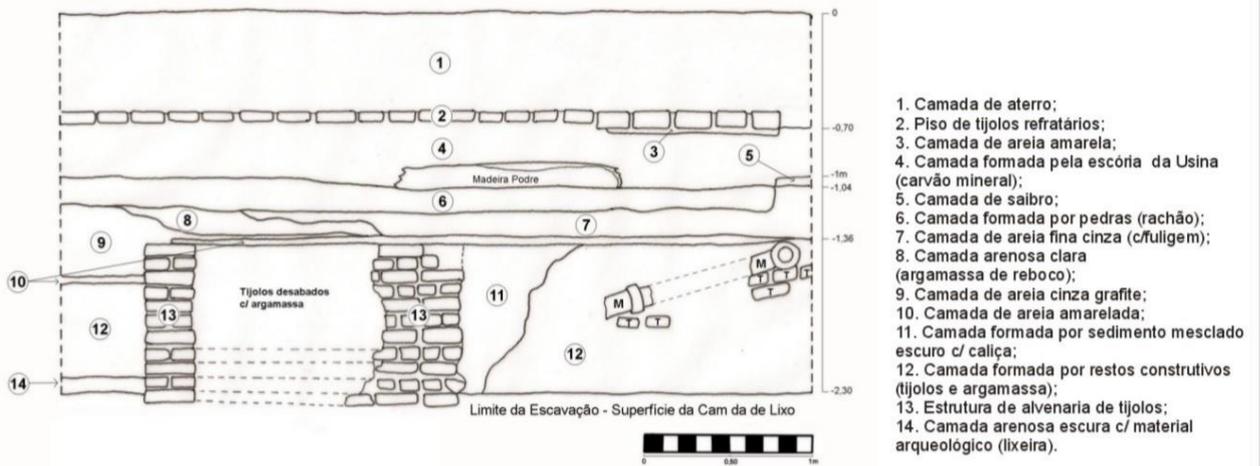
Figuras 03 e 04 - Quina de edificação construída sobre a margem do lago.



Figuras 05 e 06 - Cais de arenito sobre o qual foram edificadas residências.

PRANCHA 45

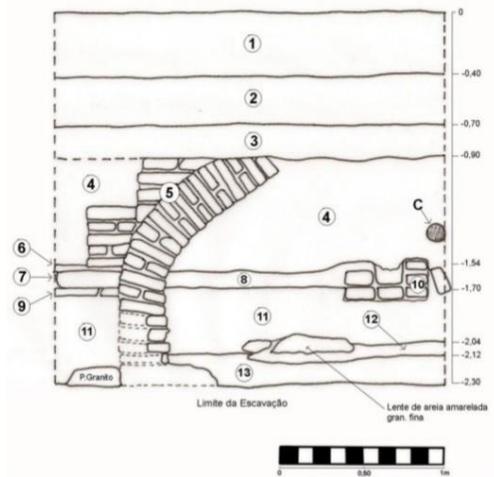
Perfil Estratigráfico da Parede Sudeste



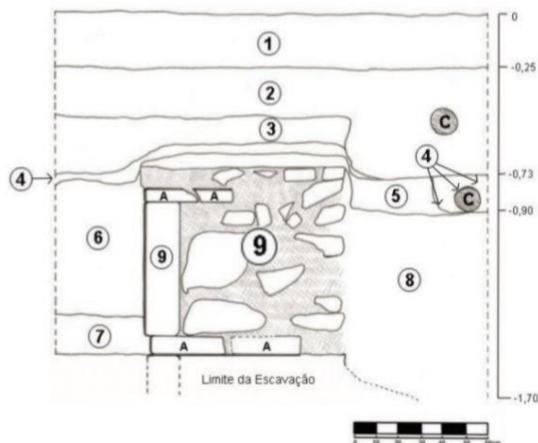
Perfil Estratigráfico da Parede Noroeste da Vala

1. Camada cinza (aterro);
 2. Camada arenosa cinza grafite (fuligem);
 3. Camada de escória da Usina;
 4. Camada de calça (tijolos e argamassa);
 5. Estrutura de alvenaria de tijolos;
 6. Laje de arenito;
 7. Camada arenosa cinza escura c/ granulação grossa;
 8. Camada argilosa cinza escura;
 9. Laje de arenito;
 10. Canaleta de alvenaria de tijolos revestida internamente de cimento queimado;
 11. Camada de areia mesclada c/ restos construtivos;
 12. Camada de areia marrom;
 13. Camada de areia mesclada c/ granulação grossa c/ material arqueológico (lixeria).
- C. Canalização metálica.

Perfil estratigráfico da Parede Noroeste da Vala



Perfil Estratigráfico da Parede Noroeste da Vala



PRANCHA 46



Figura 01 - A esquerda mureta de tijolos maciços, a direita vestígios de parede de edificação.



Figura 02 - Detalhe da superfície de destruição da parede evidenciada.



Figura 03 - Detalhe da mureta de tijolos maciços.



Figura 04 - Estrutura de blocos de granito talhados para sustentação da antiga linha de bonde.



Figura 05 - Vestígios da antiga linha de bonde, negativos dos trilhos. No detalhe dormente de madeira *in situ*.



Figura 06 - Estruturas paralelas de alvenaria de pedras e tijolos evidenciadas sobre os vestígios da linha de bonde.



Figura 07 - Face interna de uma das estruturas.



Figura 08 - Projeção do cais de pedras de arenito evidenciado junto a Rua dos Andradas.



Figura 09 - Camadas de areia da praia junto a estrutura do cais.

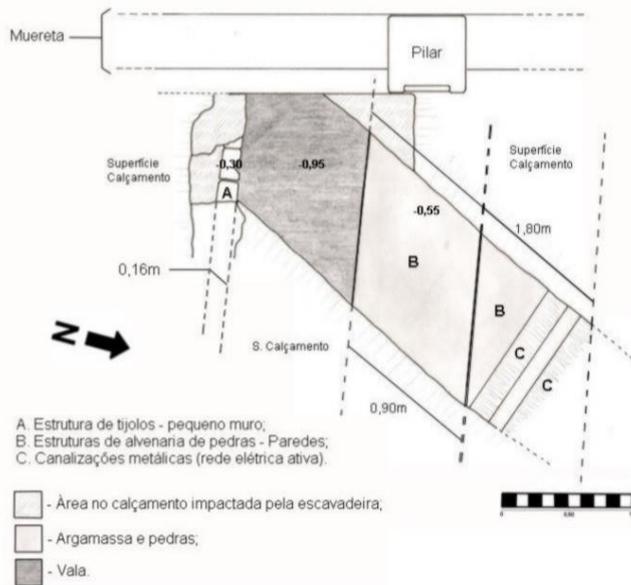
Figura 10 - Diferentes intervenções de obras de infraestrutura evidenciadas durante o acompanhamento.



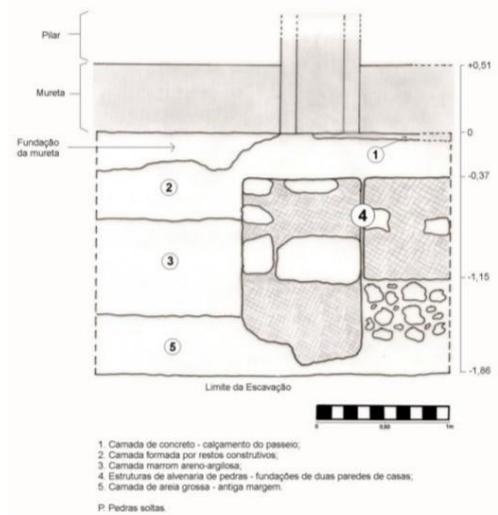
- Rede de telefonia
- Série de redes de esgoto / galeria de esgoto
- Manilha de cerâmica - esgoto cloacal
- Canalização de ferro - rede geral de água potável
- Canalização de metal
- Antiga galeria de esgoto
- Camada de concreto - Base da antiga linha de bonde

PRANCHA 47

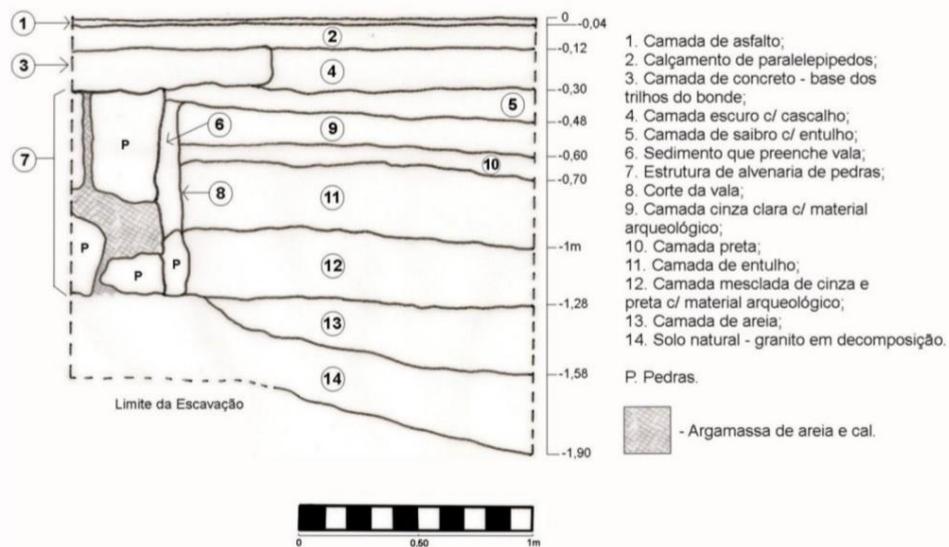
Desenho de Topo - Estruturas de Casas entre Muro da Usina e rua Salustiano



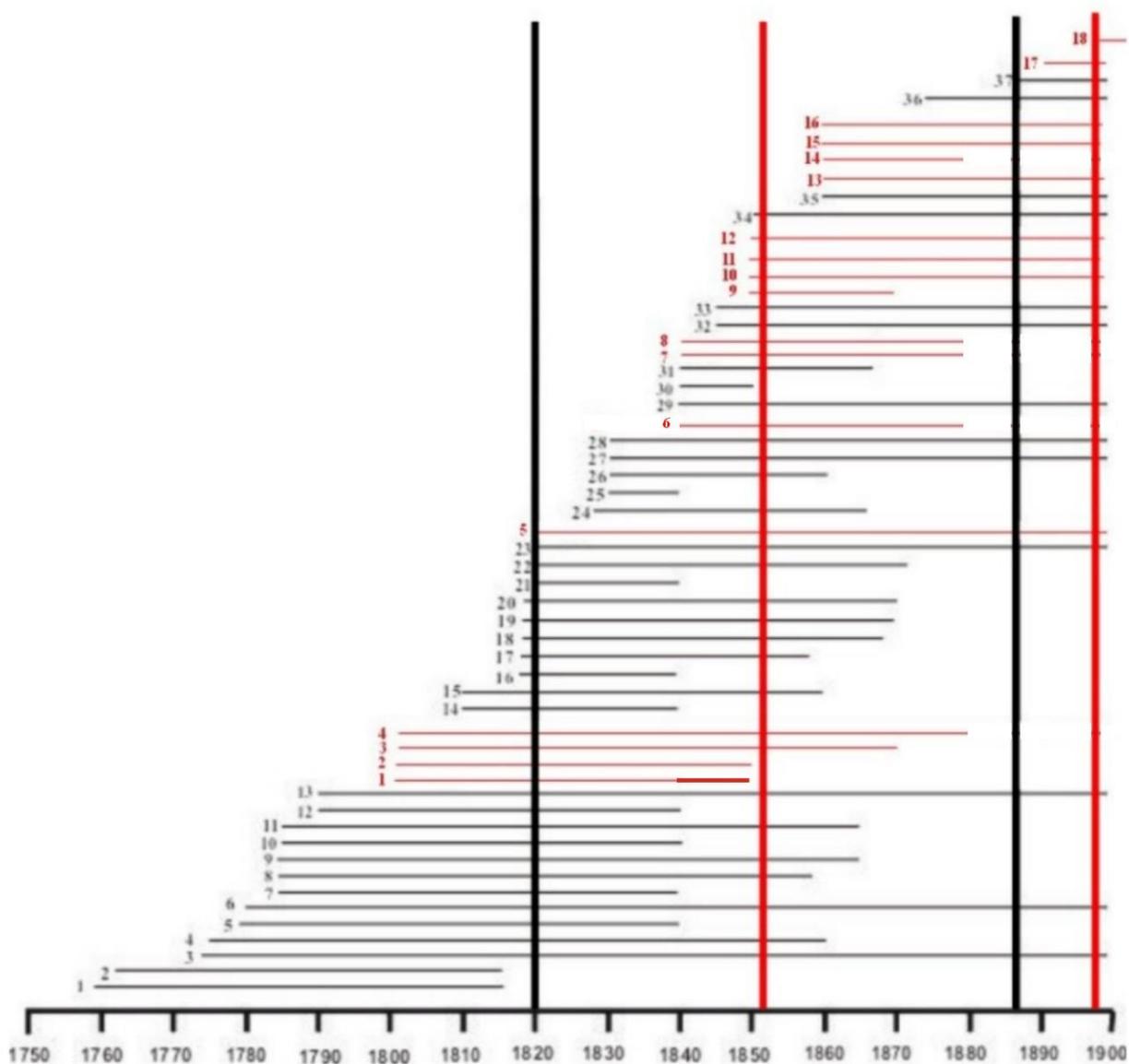
Perfil Estratigráfico da Parede Noroeste da Vala



Perfil Estratigráfico da Parede Sudeste da Vala



PRANCHA 48

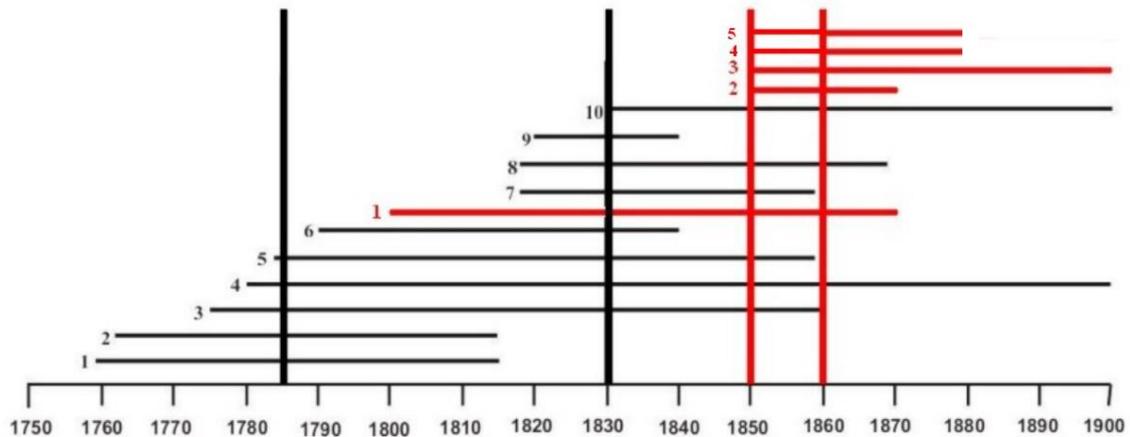


LEGENDA GRÁFICO DE BARRAS - VIDROS

1. Garrafa inteira, molde inteiro, Até 1850
2. Molde inteiro, Até 1850
3. Pontil de vidro, Até 1870
4. Molde duplo ou triplo, Até 1880
5. Molde duplo,
6. Molde duplo ou triplo, lipping toll, 1840-1880
7. Aquamarina, molde duplo ou triplo, lipping toll, 1840-1880
8. Verde agua, lipping toll, 1840-1880
9. Molde duplo, triplo ou inteiro, Até 1880
10. Inscricão na base, Ap. 1850
11. Inscricão na base, Ap. 1850
12. Incolor, Ap. 1850
13. Incolor, inscricão, Ap. 1860
14. Molde duplo ou triplo, plate molde, 1860-1880
15. Plate molde, Ap. 1860
16. Verde limão, inscricão, Ap. 1860
17. Incolor, copo facetado, Ap. 1890
18. Produção automática, Ap. 1904

- 1 Creamware 1759-1815
- 2 Creamware - Superfície modificada - Royal Rim 1762-1815
- 3 Pearlware ou whiteware - Marca de fabricante - "...OCH" 1874 - 1909
- Pearlware ou whiteware - Marca de fabricante - "...OY & BOCH" 1874 - 1909
- 4 Pearlware ou whiteware - Superfície modificada - Shell Edge - Verde 1775 - 1860
- Pearlware ou whiteware - Superfície modificada - Shell Edged - Azul 1775 - 1860
- 5 Pearlware - Superfície modificada 1779 - 1840
- Pearlware - Pintado a mão - Faixas e frisos - Violeta 1779 - 1840
- Pearlware - Superfície modificada - Shell Edged - Azul 1779 - 1840
- Pearlware - Marca de fabricante - "...R...NE...R.&C..." 1779 - 1840
- Pearlware - Marca de fabricante - "...RET..." 1779 - 1840
- 6 Pearlware ou whiteware - Superfície não modificada - Shell Edged - 1780 - 1900
- Pearlware ou whiteware - Superfície não modificada - Shell Edged - 1780 - 1900
- 7 Pearlware - Transfer printing - Willow - Azul 1784 - 1840
- Pearlware - Transfer printing - Willow - Rosa 1784 - 1840
- Pearlware - Transfer printing - Azul - Cena pastoral 1784 - 1840
- Pearlware - Transfer printing - Azul 1784 - 1840
- 8 Pearlware ou whiteware - Transfer printing - Willow - Azul 1784 - 1859
- Pearlware ou whiteware - Transfer printing - Willow - Azul - Marca de fabricante - "...SLAND" 1784 - 1859
- Pearlware ou whiteware - Transfer printing - Willow - Azul - Marca de fabricante - "...E" 1784 - 1859
- Pearlware ou whiteware - Transfer printing - Willow - Azul - Marca de fabricante - "M..." 1784 - 1859
- Pearlware ou whiteware - Transfer printing - Azul - Cena chinesa 1784 - 1859
- Pearlware ou whiteware - Transfer printing - Azul - Cena não 1784 - 1859
- Pearlware ou whiteware - Transfer printing - Azul - Cena não 1784 - 1859
- Pearlware ou whiteware - Transfer printing - Azul 1784 - 1859
- 9 Pearlware ou whiteware - Transfer printing - Willow - Rosa 1784 - 1864
- Pearlware ou whiteware - Transfer printing - Rosa - Cena chinesa 1784 - 1864
- Pearlware ou whiteware - Transfer printing - Rosa - Cena não 1784 - 1864
- Pearlware ou whiteware - Transfer printing - Rosa 1784 - 1864
- 10 Pearlware - Transfer printing - Preto 1785 - 1840
- 11 Pearlware ou whiteware - Transfer printing - Preto - Cena chinesa - Marca de fabricante - "...MOR...M(?)S, UK [em baixo relevo]" 1785 - 1864
- Pearlware ou whiteware - Transfer printing - Preto - Cena não 1785 - 1864
- Pearlware ou whiteware - Transfer printing - Preto 1785 - 1864
- Pearlware ou whiteware - Transfer printing - Preto - Inscrições na face externa - "...OIN..." 1785 - 1864
- 12 Pearlware - Fragmentos que apresentam decoração 1790 - 1840
- Pearlware - Faixas e frisos - Policrômico 1790 - 1840
- Pearlware - Faixas e frisos - Verde 1790 - 1840
- Pearlware - Branco - Sem decoração 1790 - 1840
- Pearlware - Branco - Sem possibilidade de identificar decoração 1790 - 1840
- Pearlware - Pintado a mão - Faixas e frisos - Azul 1790 - 1840
- 13 Pearlware ou whiteware - Dipped - Policrômico 1790 - 1930
- 14 Pearlware - Pintado a mão livre 1810 - 1840
- Pearlware - Pintado a mão livre - Peasant 1810 - 1840
- 15 Pearlware ou whiteware - Pintado a mão livre 1810 - 1860
- Pearlware ou whiteware - Pintado a mão livre - Peasant 1810 - 1860
- Pearlware ou whiteware - Pintado a mão - Azul 1810 - 1860
- 16 Pearlware - Transfer printing - Violeta - Marca de fabricante - 1813 - 1840
- Pearlware - Transfer printing - Marrom - Cena não identificada 1813 - 1840
- 17 Pearlware ou whiteware - Transfer printing - Verde 1813 - 1859
- Pearlware ou whiteware - Transfer printing - Verde 1813 - 1859
- Pearlware ou whiteware - Transfer printing - Verde - Cena não identificada na borda 1813 - 1859
- 18 Pearlware ou whiteware - Transfer printing - Marrom - Cena não 1813 - 1869
- Pearlware ou whiteware - Transfer printing - Marrom 1813 - 1869
- Pearlware ou whiteware - Transfer printing - Marrom - Borda decorada 1813 - 1869
- 19 Pearlware ou whiteware - Transfer printing - Lilas - Cena romântica 1813 - 1870
- Pearlware ou whiteware - Transfer printing - Violeta 1813 - 1870
- 20 Pearlware ou whiteware - Transfer printing - Lilas 1813 - 1871
- 21 Pearlware - Engine-tuned? 1820 - 1840
- 22 Pearlware ou whiteware - Transfer printing - Lilas - Catucho linear 1820 - 1871
- 23 Pearlware ou whiteware - Engine-tuned? 1820 - 1900
- 24 Pearlware ou whiteware - Transfer printing - Borrão - Azul - Cena 1828 - 1867
- 25 Pearlware - Pintado a mão livre - Sprig 1830 - 1840
- 26 Pearlware ou whiteware - Pintado a mão livre - Sprig 1830 - 1860
- 27 Pearlware ou whiteware - Transfer printing - Borrão - Azul - Cena 1830 - 1920
- 28 Borrão azul - Motivo floral N.I. 1830 - 1930
- 29 Pearlware - Dipped - Azul 1840
- Pearlware ou whiteware - Dipped - Azul 1840
- 1 Pearlware - Carimbado - Azul 1840 - 1850
- Pearlware - Carimbado - Policrômico 1840 - 1850
- Pearlware - Pintado a mão e carimbado 1840 - 1850
- 2 Pearlware - Transfer printing - Lilas - Cena exótica 1840 - 1868
- 3 Pearlware ou whiteware - Carimbado - Azul 1845 - 1930
- Pearlware ou whiteware - Carimbado - Policrômico 1845 - 1930
- 4 Pearlware ou whiteware - Carimbado e sprig 1845 - 1860
- Pearlware ou whiteware - Pintado a mão livre e carimbado 1845 - 1860
- 5 Pearlware ou whiteware - Tíngal 1851 - 1900
- 6 Pearlware ou whiteware - Sponge - Policrômico 1860 - 1935
- 7 Pearlware ou whiteware - Marca de fabricante - "...OCH" 1874 - 1909
- Pearlware ou whiteware - Marca de fabricante - "...OY & BOCH" 1874 - 1909
- 8 Pearlware ou whiteware - Marca de fabricante - "...MAESTRICHT...[MA]DE IN HOLLAND" 1837+

PRANCHA 49

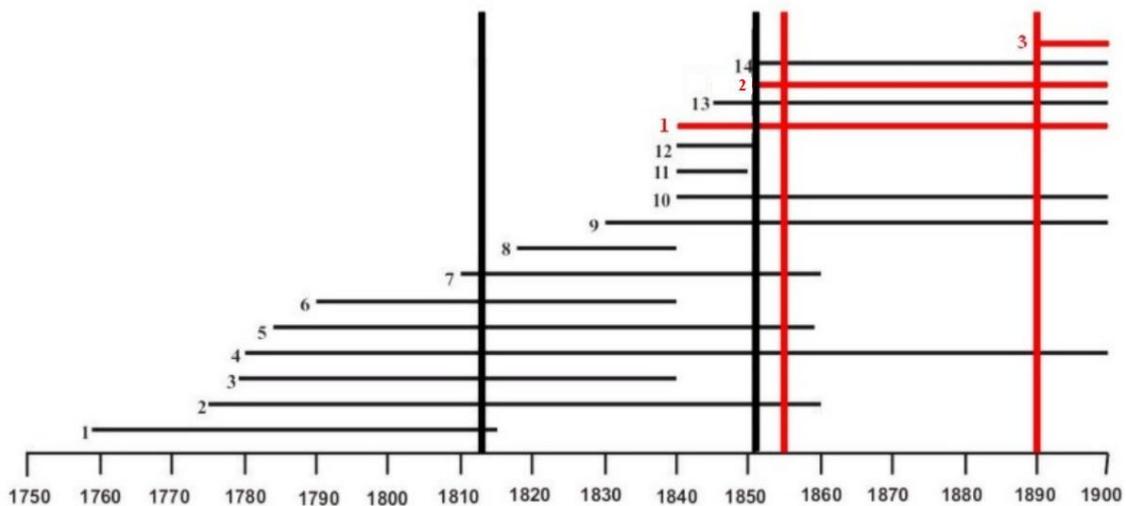


LEGENDA GRÁFICO DE BARRAS - LOUÇAS - ESQUINA RUA DOS ANDRADAS C/ RUA GEN. SALUSTIANO JUNTO A ESTRUTURA DO BONDE

- 1 Creamware 1759 - 1815
- 2 Creamware - Superfície modificada - Royal Rim 1762 - 1815
- 3 Pearlware ou whiteware - Superfície modificada - Shell Edged - Azul 1775 - 1860
- 4 Pearlware ou whiteware - Superfície não modificada - Shell Edged - 1780 - 1900
- 5 Pearlware ou whiteware - Transfer printing - Willow - Azul 1784 - 1859
- 6 Pearlware ou whiteware - Transfer printing - Azul 1784 - 1859
- 7 Pearlware - Pintado a mão - Faixas e frisos - Azul 1790 - 1840
- 8 Pearlware ou whiteware - Transfer printing - Willow - Verde 1818 - 1859
- 9 Pearlware ou whiteware - Transfer printing - Marrom 1818 - 1869
- 10 Borrão azul - Motivo floral N.I. 1830 - 1930

LEGENDA GRÁFICO DE BARRAS - VIDROS

1. Pontil de vidro, Até 1870
2. Pontil de vidro e areia, Até 1870
3. Incolor, Ap. 1850
4. Incolor, molde duplo ou triplo, lipping toll, 1850-1880
5. Incolor, molde duplo ou triplo. 1850-1880



LEGENDA GRÁFICO DE BARRAS - LOUÇAS - ESQUINA RUAS DOS ANDRADAS C/ RUA GEN. SALUSTIANO ENTRE ESTRUTURAS LINHA DO BONDE

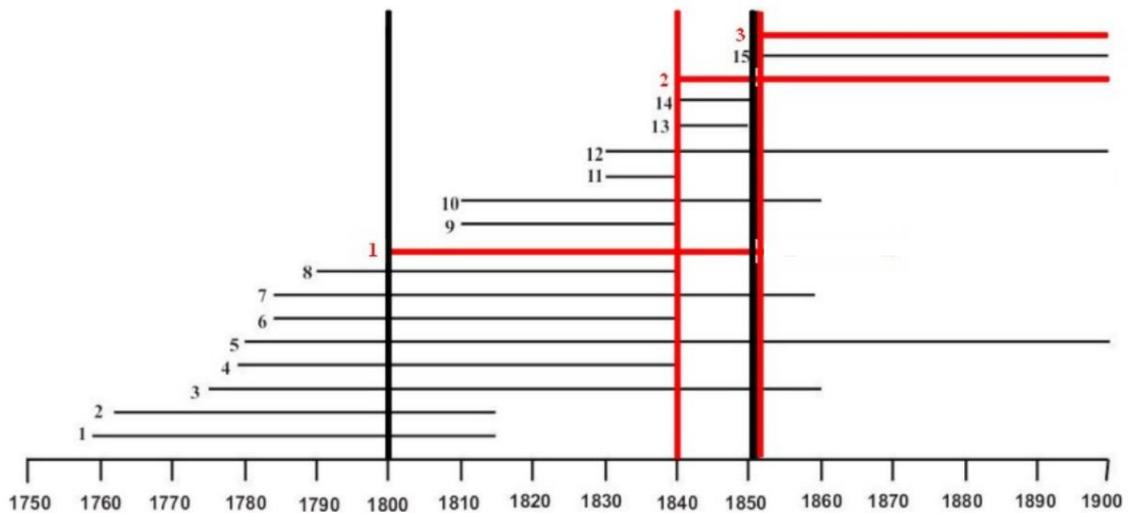
- 1 Creamware 1759 - 1815
- 2 Pearlware ou whiteware - Superfície modificada - Shell Edge - Verde 1775 - 1860
- 3 Pearlware - Superfície modificada 1779 - 1840
- 4 Pearlware - Branco - Sem identificação 1779 - 1840
- 5 Pearlware ou whiteware - Superfície não modificada - Shell Edged - 1780 - 1900
- 6 Pearlware - Branco - Sem decoração 1790 - 1840
- 7 Pearlware ou whiteware - Pintado a mão livre 1810 - 1860
- 8 Pearlware - Transfer printing - Verde 1818 - 1840
- 9 Borrão azul 1830 - 1930
- 10 Borrão azul - Motivo floral N.I. 1830 - 1930

- 10 Pearlware ou whiteware - Dipped - Azul 1840
- 11 Pearlware - Carimbado - Policrômico 1840 - 1850
- 12 Pearlware - Tringal - Marca de fabricante 1840 - 1851
- 13 Pearlware ou whiteware - Carimbado - Policrômico 1845 - 1930
- 14 Pearlware ou whiteware - Tringal 1851 - 1900

LEGENDA GRÁFICO DE BARRAS - VIDROS

1. Lipping toll, 1840-1920
2. Incolor, Ap. 1850
3. Copo facetado Ap. 1890

PRANCHA 50

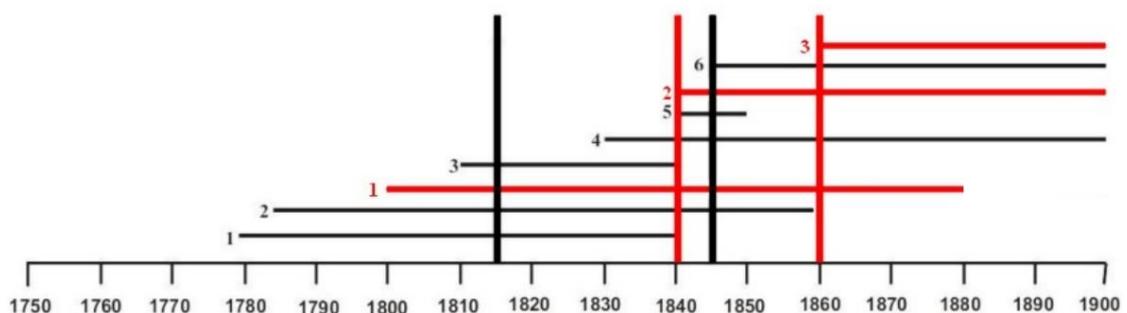


LEGENDA GRÁFICO DE BARRAS - LOUÇAS - ENTRE O 1º PILAR DO AEROMÓVEL E O MURO DO GASÔMETRO

- 1 Creamware 1759 - 1815
- Creamware - Decoração 1 (?) 1759 - 1815
- Creamware - Decoração 2 (?) 1759 - 1815
- 2 Creamware - Superfície modificada - Royal Pim 1762 - 1815
- 3 Pearlware ou whiteware - Superfície modificada - Shell Edged - Azul 1775 - 1860
- 4 Pearlware ou whiteware - Superfície não modificada - Shell Edged - 1780 - 1900
- 5 Pearlware - Transfer printing - Azul 1784 - 1840
- 6 Pearlware ou whiteware - Transfer printing - Willow - Azul 1784 - 1859
- Pearlware ou whiteware - Transfer printing - Azul - Cena chinesa 1784 - 1859
- Pearlware ou whiteware - Transfer printing - Azul - Cena não 1784 - 1859
- 7 Pearlware - Branco - Sem possibilidade de identificar decoração 1790 - 1840
- 8 Pearlware - Pintado a mão livre 1810 - 1840
- Pearlware - Pintado a mão livre - Peasant 1810 - 1840
- 9 Pearlware ou whiteware - Pintado a mão livre 1810 - 1860
- 10 Pearlware - Pintado a mão livre - Sprig 1830 - 1840
- 11 Borrão azul 1830 - 1930
- 12 Pearlware - Carimbado - Azul 1840 - 1850

LEGENDA GRÁFICO DE BARRAS - VIDROS

1. Molde inteiro, pontil de vidro e areia, Até 1850
2. Lipping toll, 1840-1920
3. Incolor. Ap. 1850



LEGENDA GRÁFICO DE BARRAS - LOUÇAS - ESQUINA RUA DOS ANDRADAS C/ RUA GEN. SALUSTIANO - JUNTO A ESTRUTURA DO CAIS

- 1 Pearlware - Superfície modificada 1779 - 1840
- Pearlware - Branco - Sem identificação 1779 - 1840
- 2 Pearlware ou whiteware - Transfer printing - Willow - Azul 1784 - 1859
- 3 Pearlware - Pintado a mão livre - Peasant 1810 - 1840
- 4 Borrão azul - Motivo floral N. I. 1830 - 1930
- 5 Pearlware - Carimbado - Azul 1840 - 1850
- 6 Pearlware ou whiteware - Carimbado - Azul 1845 - 1930

LEGENDA GRÁFICO DE BARRAS - VIDROS

1. Verde maçã, molde duplo ou triplo, Até 1880
2. Âmbar, lipping toll, 1840-1920
3. Plate mold. Ap. 1860

PRANCHA 51

ARTEFATOS EM METAL - LIXEIRA COLETIVA



1. Lâmina de enxó, 2. Lima, 3. Grosa, 4. Lâmina de machado, 5. Lâmina de foice.



9. Tesoura, 10. Trincha, 11. Cabo de pincel, 6. Cabo de osso de faca, 7. Cabo de faca de metal (cozinha), 8. Cabo de faca de metal.



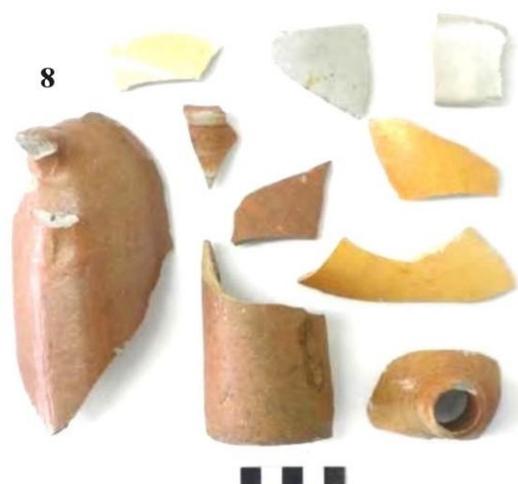
12. Botão do II Império (farda Guerra do Paraguai), 13. Moeda II Império (1869), 14. Estribo, 15. Freio de cavalo, 16. Ferradura.



17. Projétil de chumbo esférico, 18. Projétil Fuzil Minié (Guerra do Paraguai), 19 e 20. Capsulas, 21. Pedras de perdeneira.

PRANCHA 52

CERÂMICAS



1. Faiança fina creamware, 2. Faiança fina carimbada, 3. Faiança portuguesa, 4. Louça yellowware, 5. Louça de Macau, 6. Cerâmica simples e vidrada, 7. Faiança fina willow, 8. Grês, 9. Louça ironstone.

PRANCHA 53

DIVERSOS



1. Fragmento de vidro lascado (reciclado), 2. Fundo de garrafa, 3. Terminação de frasco, Terminação de garrafa, 5. Fragmento de garrafa de água mineral ou gasosa, 6. Frasco de remédio, 7. Frasco de remédio, 8. Garrafa de vinho (dip mold).



9. Semente e restos vegetais, 10. Botões e utensílios costura e vestuário, 11. Bibelos, 12. Fichas de jogo de louça (reciclagem).



13. Fragmento de cachimbo europeu, 14. Fragmento de cachimbo africano ou afrobrasileiro, 15. Solas de sapatos de couro.