

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL
FACULDADE DE ARQUITETURA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM PLANEJAMENTO
URBANO E REGIONAL**

Bruno Cesar Euphrasio de Mello

**A CIDADE DE PORTO ALEGRE ENTRE 1820 E 1890
As transformações físicas da capital a partir das impressões
dos viajantes estrangeiros.**

Porto Alegre
2010

Livros Grátis

<http://www.livrosgratis.com.br>

Milhares de livros grátis para download.

Bruno Cesar Euphrasio de Mello

A CIDADE DE PORTO ALEGRE ENTRE 1820 E 1890
As transformações físicas da capital a partir das impressões
dos viajantes estrangeiros.

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional da Faculdade de Arquitetura da Universidade Federal do Rio Grande do Sul como requisito para a obtenção do título de mestre em Planejamento Urbano e Regional.

Orientação: Profa. Dra. Célia Ferraz de Souza

Linha de Pesquisa: Cidade, Cultura e Política.

Porto Alegre
2010

M527c 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 / Bruno Cesar Euphrasio de ; orientação de Célia Ferraz de Souza. - 2010.

212 p.: il.

Dissertação (mestrado) — Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Faculdade de Arquitetura, Programa de Pós-graduação em Planejamento Urbano e Regional, Porto Alegre, RS, 2010.

1. Cidades : 1820 a 1890 : Porto Alegre (RS). 2. Percepção urbana : Viajantes estrangeiros : Século XIX : Porto Alegre (RS). 3. Evolução urbana : Porto Alegre (RS). I. Souza, Célia Ferraz de. II. Título.

CDU: 711.432"1820/1890"(816.51)

Bibliotecária Responsável

Elenice Avila da Silva - CRB-10/880

Bruno Cesar Euphrasio de Mello

A CIDADE DE PORTO ALEGRE ENTRE 1820 E 1890
As transformações físicas da capital a partir das impressões dos
viajantes estrangeiros.

Esta dissertação foi submetida ao processo de avaliação pela Banca Examinadora para obtenção do título de Mestre.

E aprovada com louvor na sua versão final de 08 de agosto de 2010 atendendo às normas da legislação vigente da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional.

Profa. Dra. Célia Ferraz de Souza

Orientadora

Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional – UFRGS

BANCA EXAMINADORA:

Prof. Dr. João Farias Rovati

Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional - UFRGS

Prof. Dr. Gilberto Flores Cabral

Departamento de Urbanismo - UFRGS

Prof. Dr. Charles Monteiro

Programa de Pós-Graduação em História - PUCRS

Porto Alegre
2010

Dedico este trabalho ao saudoso mestre José Albano Volkmer, o primeiro a me incentivar a percorrer os caminhos dos viajantes.

AGRADECIMENTOS

Agradeço enormemente à orientadora Professora Dra. Célia Ferraz de Souza pela permanente disponibilidade, dedicação e zelo com que acompanhou esta minha modesta experiência do mestrado. E como se só disponibilidade, dedicação e zelo não bastassem foi também afetuosa e amiga. Senti-me sempre acolhido como um filho. Muito obrigado querida professora Célia. Se em algum momento dessa dissertação errei ou apresentei informações inconsistentes ou incompletas foi porque, por teimosia, não segui seus conselhos e orientações.

Agradeço também aos colegas de orientação André Huyer e Fabiana Kruse pelas palavras de incentivo e coragem durante os encontros semanais de orientação. Nossa relação também transcendeu a estritamente acadêmica e me fez velejar pelas águas do Guaíba e ver uma criança crescer na barriga da mais nova mamãe.

Devoto meu agradecimento ainda às colegas Aline Martins, Carolina Ribeiro, Jeniffer Cuty e Renata Machado, companheiras nos Encontros de Planejamento Urbano e Regional (e-PURs) ao longo do ano de 2008 e na I Jornada PUR em 2009; ao Professor João Farias Rovati, incentivador entusiasmado dos Encontros e da Jornada, por acreditar na importância da existência de espaços de agregação e encontro da comunidade PROPUR; à equipe da secretaria do PROPUR – a sempre atenciosa Mariluz e os estagiários.

Aos meus pais e irmãos.

E agradeço finalmente àquela que no início da dissertação era minha namorada e no final já havia se transformado em minha esposa, Juliana Cristina Piletti. Haja paciência para me agüentar.

RESUMO

Esta dissertação trata de Porto Alegre durante os anos de 1820 – 1890. Tem como objetivo realizar uma análise das transformações e características de seu espaço urbano a partir da leitura e do cruzamento das descrições da cidade contidas nos relatos dos viajantes estrangeiros. É um estudo que se apóia nos diários destes informantes, fontes não oficiais e pouco utilizadas nas pesquisas empreendidas por arquitetos e urbanistas sobre a capital, para valorizá-los como possibilidades de contribuição para o estudo da cidade. Nesse sentido a pesquisa busca alternativa às fontes utilizadas com mais frequência como a cartografia histórica e os documentos oficiais e procura avaliar que estas outras fontes são importantes e devem ser mais exploradas pelos estudos urbanos. Seu uso permitiria, assim, uma aproximação mais íntima com o cotidiano da cidade, com seus espaços, com as sensações que eles transmitem. São buscados nos textos dos viajantes informações sobre Porto Alegre relativas aos seus aspectos locais (implantação, arrabaldes, malha urbana/arruamento e aparência geral do conjunto), seus serviços públicos e de infra-estrutura urbana (estradas, abastecimento de água, esgotamento sanitário e pluvial, limpeza urbana, transporte, calçamento, iluminação, policiamento, aterros), seus equipamentos e espaços públicos (hospitais, instituições de ensino, templos religiosos, cais e alfândega, quartéis e edificações de cunho militar, teatros, cemitério, presídio, mercado, edifícios administrativos, esporte e lazer, praças e parques) e outras características não enquadradas nas categorias anteriores (conjunto da arquitetura residencial, população, etc). Foram selecionados seis viajantes como fontes para subsidiar a pesquisa, dispersos em saltos de tempo mais ou menos regulares ao longo dos setenta anos do recorte temporal adotado. São eles: Auguste Saint-Hilaire, Arsène Isabelle, Robert Ave-Lallemant, Oscar Canstatt, Wilhelm Breitenbach e Moritz Schanz.

Palavras-chave: Porto Alegre, viajantes estrangeiros, urbanismo, evolução urbana, século XIX, aspectos locais, serviços públicos, infra-estrutura, equipamentos públicos, espaços públicos.

ABSTRACT

This thesis is about Porto Alegre during the years of 1820 – 1890. Its objective is to analyze the transformations and characteristics of its urban space from the reading and crossing of the descriptions of the city contained in the reports of foreign travelers. It is a study that relies on diaries, unofficial sources little used in the researches from architects and planners about the capital, to value them as a possible contribution to the study of the city. In this sense the research seeks alternative sources to the used most often as the historical cartography and the official documents, and also to present that these other sources are important and should be more explored by urban studies. Its use would enable a more intimate approach to the daily life of the city, with its spaces and the feelings they convey. Are sought in the writings of travelers information about Porto Alegre regarding locational aspects (implantation, suburbs, urban network/streets and general appearance of the whole), its public services and urban infrastructure (roads, water supply, sewerage, urban sanitation, transportation, sidewalks, lighting, policing, landfill), its equipment and public places (hospitals, educational institutions, religious temples, wharf and customhouse, quarters and buildings of military nature, theaters, cemeteries, prisons, markets, administrative buildings, sports and recreation, squares and parks) and other characteristics not covered into the above categories (cluster of residential architecture, population, etc.). Were selected six travelers as sources to support the research, dispersed with certain regularity throughout the seventy years studied. They are: Auguste Saint-Hilaire, Arsène Isabelle, Robert Avé-Lallemant, Oscar Canstatt, Wilhelm Breitenbach and Moritz Schanz.

Key-words: Porto Alegre, foreign travelers, urbanism, urban development, the nineteenth century, locational aspects, public services, infrastructure, public equipments, public spaces.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1: Figura da região entre Laguna e a Bacia do Prata e, em pontilhado, os caminhos que conectavam as diversas povoações. Fonte: SOUZA; MULLER, 1997, p. 35.

Figura 2: Imagem da divisão entre as sesmarias de Jerônimo de Ornellas, Sebastião Francisco Chaves e Dyonisio Rodrigues Mendes. Fonte: MACEDO, 1999, p. 46.

Figura 3: Imagem de Auguste Saint-Hilaire. Fonte: SAINT-HILAIRE, 1999, p. 5.

Figura 4: Percurso de Auguste Saint-Hilaire pelo Rio Grande do Sul e Uruguai. Realizado pelo autor com base em imagem do google earth.

Figura 5: J.B. Debret. Pintura em aquarela sobre papel intitulada Paranaguá, 1827. A referência à cidade é um equívoco do autor. Trata-se na verdade de um panorama da cidade de Porto Alegre. Fonte: BANDEIRA, 2008, p. 310-311.

Figura 6: Mapa de Porto Alegre por Tupi Caldas em 1940 imaginando o que teria sido a primeira disposição das ruas da cidade em seus primeiros anos. Fonte: FIALHO, 2010, CD de imagens.

Figura 7: Detalhe do Caminho Novo da cidade de Porto Alegre em aquarela por J.B. Debret, 1827. Fonte: BANDEIRA, 2008, p. 310-311.

Figura 8: Detalhe da Santa Casa ao fundo entre as árvores em aquarela da cidade de Porto Alegre por J.B. Debret, 1827. Fonte: BANDEIRA, 2008, p. 310-311.

Figura 9: Detalhe do Largo da Força e da Igreja das Dores (ao centro) em aquarela de Porto Alegre por J.B. Debret, 1827. Fonte: BANDEIRA, 2008, p. 310-311.

Figura 10: Detalhe do edifício da Alfândega e seu trapiche que avança sobre o Guaíba (ao centro) em aquarela de Porto Alegre por J.B. Debret, 1827. Fonte: BANDEIRA, 2008, p. 310-311.

Figura 11: Detalhe da Praça da Matriz com os edifícios da igreja matriz (à direita), o palácio do governo (ao centro) e câmara (à esquerda) em aquarela de Porto Alegre por J.B. Debret, 1827. Fonte: BANDEIRA, 2008, p. 310-311.

Figura 12: *Planta da Cidade de Porto Alegre Capital da Província...* de autoria desconhecida, ano de 1837. Indicações das praças da Força e do Paraíso e do Charco da Rua da Figueira pelo autor. Fonte: FIALHO, 2010, CD de imagens.

Figura 13: Imagem de Arsène Isabelle. Fonte: FILHO; FRANCO, 2004, p. 68

Figura 14: Percurso de Isabelle pelo Rio Grande do Sul e Uruguai. Realizado pelo autor com base em imagem do google earth.

Figura 15: *Planta da Cidade de Porto Alegre Capital da Província...* de autoria desconhecida, ano de 1837. Detalhe da Praça da Alfândega (ao centro). Fonte: FIALHO, 2010, CD de imagens.

Figura 16: *Planta da Cidade de Porto Alegre Capital da Província...* de autoria desconhecida, ano de 1837. Detalhe da Rua do alto da península e Praça da Matriz. Circulados abaixo os edifícios administrativos e igreja, acima a posição do novo teatro. Fonte: FIALHO, 2010, CD de imagens.

Figura 17: Foto de gelosia por Eduardo Dienstmann, Cidade de Diamantina – MG, agosto de 2007.

Figura 18: *Planta da Cidade de Porto Alegre Capital da Província...* de autoria desconhecida, ano de 1837. Detalhe do Largo da Força em frente à Igreja das Dores (edificação mais escura). Fonte: FIALHO, 2010, CD de imagens.

Figuras 19 e 20: *Duas plantas de Porto Alegre. A de cima Planta da Cidade de Porto Alegre Capital da Província...* de autoria desconhecida, ano de 1837. A de baixo, *Planta da cidade de Porto Alegre por L. P. Dias...*, 1839. As linhas mais escuras à leste definem o sistema de defesa da capital. Comparando os documentos é possível identificar ligeira modificação deste sistema em sua parte sul. Fonte: FIALHO, 2010, CD de imagens.

Figura 21: Foto de Jacob Prudêncio Herrmann, década de 1930. Ponte sobre o Riacho atualmente conhecida como Ponte dos Açorianos. Fonte: <<http://habitantesdoarrioio.blogspot.com/2009/06/memorias-do-antigo-riacho-na-cidade.html>>. Acessado em 11 jun. 2010.

Figura 22: Imagem de Avé-Lallemant. Fonte: FILHO; FRANCO, 2004, p. 110.

Figura 23: Percurso de Avé-Lallemant pelo Brasil. Realizado pelo autor com base em imagem do google earth.

Figura 24: Herrmann Rudolf Wendroth. Pintura em aquarela intitulada Porto Alegre vista do sul, 1852. Fica evidente a face sul da península onde está implantada a cidade e seus arrabaldes.

Fonte: <http://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Herrmann_Rudolf_Wendroth>. Acessado em 11 jun. de 2010.

Figura 25: Foto de Luiz Terragno, década de 1860. Uma das transversais que sobem a ladeira, a Rua do Rosário, atual Vigário José Ignácio. O Guaíba ao fundo. Fonte: PESAVENTO, 1996, p. 23.

Figura 26: Herrmann Rudolf Wendroth. Pintura em aquarela intitulada Porto Alegre vista do lago Guaíba, 1852. É a face norte da península onde se assenta a cidade.

Fonte: <http://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Herrmann_Rudolf_Wendroth>. Acessado em 11 jun. de 2010.

Figura 27: Herrmann Rudolf Wendroth. Pintura em aquarela intitulada Antiga Matriz com o primeiro palácio do governo ao lado, 1852.

Fonte: <http://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Herrmann_Rudolf_Wendroth>. Acessado em 11 jun. de 2010.

Figura 28: *Planta da Cidade de Porto Alegre...* de autoria de Antonio Eleutherio de Camargo, 1869. Detalhe da Praça da Matriz (ao centro). Os números indicam: 8 – Assembléia Provincial; 9 – Palácio do Governo; 10 – Igreja Matriz ou Catedral; 11 –

Capela do Espírito Santo; 12 – Bailante; 13 – Teatro São Pedro; 14 – Alicerces da Câmara Municipal. Fonte: FIALHO, 2010, CD de imagens.

Figura 29: *Planta da Cidade de Porto Alegre...* de autoria de Antonio Eleutherio de Camargo, 1869. Desenho do autor indicando Rua da Matriz ligando a cadeia na ponta da península, à esquerda, ao hospital Santa Casa, à direita. Fonte: FIALHO, 2010, CD de imagens.

Figura 30: Percurso de Canstatt pelo Brasil. Realizado pelo autor com base em imagem do google earth.

Figura 31: *Planta da Cidade de Porto Alegre...* de autoria de Antonio Eleutherio de Camargo, 1869. Desenho do autor indicando que a Rua da Praia chega na Santa Casa. Fonte: FIALHO, 2010, CD de imagens.

Figura 32: *Planta da Cidade de Porto Alegre...* de autoria de Antonio Eleutherio de Camargo, 1869. Detalhe na projeção em planta da Santa Casa. Fonte: FIALHO, 2010, CD de imagens.

Figura 33: Foto da Santa Casa em 1915. Sem referência de autoria. Fonte: HACH, 2001, CD de imagens.

Figura 4 Foto por Luiz Terragno, 1865. Multidão concentrada no cais da Alfândega. Fonte: Site Itaú Cultural disponível em <<http://www.itaucultural.org.br>>. Acessado em 11 jun. de 2010.

Figura 35: Foto por Luiz Terragno, 1865. Teatro São Pedro na Praça da Matriz. Fonte: Site Itaú Cultural disponível em <<http://www.itaucultural.org.br>>. Acessado em 11 jun. de 2010.

Figura 36: Foto de Luis Terragno, 1865. Praça da Matriz, alicerces da Casa da Câmara, parte do Palácio do Governo (à esquerda), Casa do Bailante, trecho da Casa da Assembléia dos Representantes (no canto direito). Fonte: <<http://www.itaucultural.org.br>>. Acessado em 11 de jun. de 2010.

Figura 37: Foto do Campo da Várzea, atual Parque da Redenção, 1901. Sem referência de autoria. Fonte: Biografia duma cidade, 1940, p. 239.

Figura 38: Foto da Rua Sete de Setembro na altura da Praça da Alfândega no ultimo quartel do século XIX. Sem referência de autoria. Fonte: LINDENMAYER, 2007, p. 77.

Figura 39: Percurso de Breitenbach pelo Brasil. Realizado pelo autor com base em imagem do google earth.

Figura 40: Foto do arrabalde do Menino Deus com sua igreja ao fundo. Sem referências. Fonte: Porto Alegre: Biografia duma cidade, 1940, p. 345.

Figura 41: *Planta da Cidade de Porto Alegre...* por Henrique Breton, 1881. Indicações das Ruas Sete de Setembro e dos Andradas (antiga da Praia), da Praça da Alfândega e do Mercado Público realizadas pelo autor. FONTE: SOUZA; MULLER, 2007, p. 135.

Figura 42: Rua Sete de Setembro em 1890. Sem referência de autoria. Fonte: LINDENMAYER, 2007, p. 79.

Figura 43: Foto da Rua da Praia ou dos Andradas em 1880. Sem referência de autoria. Fonte: OLIVEIRA, 1985, p. 109.

Figura 44: Foto por Virgílio Calegari, 1873. Estação de bondes da Companhia Carris. Fonte: OLIVEIRA, 1985, p.115.

Figura 45: Planta da Cidade de Porto Alegre... por Henrique Breton, 1881. Indicação das linhas de bonde pelo autor. Fonte: SOUZA; MULLER, 1997, p. 135.

Figura 46: Foto por Virgilio Calegari, 1875. Mercado Público. Fonte: OLIVEIRA, 1985, p. 98.

Figura 47: *Planta da Cidade de Porto Alegre...* por Henrique Breton, 1881. Detalhe do Mercado Público. Fonte: SOUZA; MULLER, 1997, p. 135.

Figura 48: Foto por Ferrari e Irmão, 1890. Edifícios gêmeos do teatro e da Câmara. À frente a praça da matriz. Fonte: HACH, 2001, CD de imagens.

Figura 49: Imagem do chafariz imperial na Praça Conde D’Eu por volta de 1880. Sem referência de autoria. Fonte: HACH, 2001, CD de imagens.

Figura 50: *Planta de Porto Alegre Capital da Província...* por João Candido Jacques, 1888. Indicação pelo autor dos Prados Rio Grandense e Boa Vista, os hipódromos de que Macedo (1982, p. 59) escreve. Fonte: FIALHO, 2010, CD de imagens.

Figura 51: Foto do arraial Menino Deus por Vittorio Bucelli, 1906. À esquerda ao fundo a península onde está assentada a cidade de Porto Alegre. Fonte: BUCCELLI, 1906, p. 63.

Figura 52: *Planta de Porto Alegre Capital da Província...* por João Candido Jacques, 1888. Detalhe evidenciando o Menino Deus. Fonte: FIALHO, 2010, CD de imagens.

Figura 53: *Planta de Porto Alegre Capital da Província...* por João Candido Jacques, 1888. Detalhe evidenciando o centro da cidade. Fonte: FIALHO, 2010, CD de imagens.

Figura 54: Foto de bonde de tração animal. Sem referências. Fonte: Porto Alegre: Biografia duma cidade, 1940, p. 237.

Figura 55: Foto por Virgilio Calegari, fim do século XIX. Acendedores dos lampiões. Fonte: Porto Alegre: Biografia duma cidade, 1940, p. 227.

Figura 56: Foto de Virgilio Calegari, década de 1910. Colégio Militar, ao fundo da Várzea, hoje Parque da Redenção. Fonte: < <http://www.aredencao.com.br>>. Acessado em 11 de jun. de 2010.

Figura 57: *Planta de Porto Alegre Capital da Província...* por João Candido Jacques, 1888. Detalhe da Ponta da península, localização do presídio. Fonte: FIALHO, 2010, CD de imagens.

Figura 58: Indicação do autor da posição das Praças da Alfândega e 15 de Novembro sobre mapa Evolução da estrutura urbana: península – 1839 de Souza e Muller. Fonte: SOUZA; MULLER, 2007, p. 24.

Figura 59: Mapa indicativo dos espaços e equipamentos públicos mais citados pelos viajantes estrangeiros. Realizado pelo autor.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.	14
POR QUE OS VIAJANTES?	15
POR QUE OS VIAJANTES EM PORTO ALEGRE?	22
POR QUE OS VIAJANTES EM PORTO ALEGRE NO SÉCULO XIX?	26
PRECISANDO A PESQUISA.	27
1. ANTES DOS NOSSOS VIAJANTES.	38
2. OS VIAJANTES EM PORTO ALEGRE	47
2.1. AUGUSTE SAINT-HILAIRE.	47
2.2. ARSÈNE ISABELLE.	65
2.3. AVÉ-LALLEMANT.	79
2.4. OSCAR CANSTATT.	95
2.5. WILHELM BREITENBACH.	113
2.6. MORITZ SCHANZ.	133
3. PORTO ALEGRE DOS VIAJANTES.	146
3.1. ASPECTOS LOCACIONAIS	146
3.2. SERVIÇOS PÚBLICOS E INFRA-ESTRUTURA URBANA	150
3.3. EQUIPAMENTOS E ESPAÇOS PÚBLICOS	153
3.4. OUTROS ASPECTOS DA CIDADE	163
4. CONSIDERAÇÕES FINAIS.	168
5. BIBLIOGRAFIA:	173
6. ANEXOS:	179
6.1. FICHA BÁSICA	179
6.2. FICHA DE AUGUSTE SAINT-HILAIRE	180
6.3. FICHA DE ARSÈNE ISABELLE	187
6.4. FICHA DE AVÉ-LALLEMANT	191
6.5. FICHA DE OSCAR CANSTATT	195
6.6. FICHA DE WILHELM BREITENBACH	201
6.7. FICHA DE MORITZ SCHANZ	210

INTRODUÇÃO.

O estado do Rio Grande do Sul, mais especificamente a cidade de Porto Alegre, foi o destino de muitos viajantes que por motivos diversos – científico, comercial, militar, por simples curiosidade – a percorreram ao longo do tempo e contaram esta experiência de formas variadas.

O primeiro destes de que se têm notícias e que deixou registros de sua passagem pelo então porto de Viamão foi, segundo Filho e Franco (2004, p. 7) “provavelmente em 1753, o Sargento-mór Luiz Manoel de Azevedo Carneiro e Cunha, que escreveu uma *Memória* relatando suas atividades na logística do exército de Gomes Freire de Andrade”. Posteriormente a esse relato e “depois do laconismo dos primeiros cronistas [ao longo da segunda metade do século XVIII], a partir de 1800 fizeram-se numerosos e variados relatos de viajantes” (FRANCO; FILHO, 2004, p. 8). A partir do século XIX os relatos sobre esse lugar começam a ser mais freqüentes. Pessoas vieram antes e continuaram a vir depois dos 1800, mas o olhar deste trabalho focalizará o século XIX. Argumentam os autores supracitados – que se dedicaram a compilar depoimentos de estrangeiros sobre Porto Alegre – que:

[...] o Rio Grande do Sul foi, desde sua ocupação inicial pelos europeus, espaço de trânsito para os países platinos e andinos, pólo de atração para imigrantes europeus, espaço e área de deslocamento de militares e funcionários em serviço. Isto, naturalmente, tornou nosso Estado um foco de movimentações de forasteiros curiosos, que nos legaram diários, memórias e reportagens (FRANCO; FILHO, 2004, p. 7).

A atração e a curiosidade pelos diários e pelos desenhos e pinturas realizados pelos viajantes estrangeiros ao longo do século XIX nos motivaram, durante o período da graduação, a percorrer estradas e caminhos, conhecer cidades e lugares. Com essas imagens e textos sempre presentes na memória e imaginando que esse material poderia complementar e enriquecer o disponibilizado nas aulas construiu-se o projeto

denominado Projeto Caminhos¹. Foram percorridas estradas e visitadas cidades pelo estado do Rio Grande do Sul – Pelos Caminhos do Rio Grande² –, por Minas Gerais – Caminhos da Arquitetura Colonial Mineira³ – e um trajeto semelhante ao que Auguste Saint-Hilaire percorreu no século XIX entre Porto Alegre e Colônia do Sacramento – O Caminho da Praia⁴. Este foi o último de uma série de saídas a campo, realizadas de bicicleta, entre os anos de 2006 e 2007.

Buscávamos a arquitetura e os aspectos das cidades que por ventura tivessem permanecido ou mudado ao longo do tempo. Supúnhamos⁵ que assim, a partir da relação entre o observado hoje e o descrito sobre o ontem, seria possível ampliar o conhecimento. “Sair e andar pra ver” acabou se transformando num lema jocosos e corriqueiro do grupo que participou do projeto. Foi a partir de então que o contato com os relatos e as imagens dos viajantes tornou-se mais íntimo.

O título do presente trabalho já aponta para esse interesse.

POR QUE OS VIAJANTES?

E por que os viajantes?

Por circunstâncias próprias de nossa época o pesquisador encontra hoje farta disponibilidade de dados e fontes para suas pesquisas. São estatísticas, em arquivos e registros administrativos ou históricos, análises e interpretações de pesquisas científicas, tanto nas sedes de instituições públicas ou privadas. Também através de sites na internet, ferramenta que além de reduzir distâncias e de permitir um insuperável

¹ O Projeto Caminhos, realizado sob orientação do professor José Albano Volkmer na Faculdade de Arquitetura da UFRGS, constituía-se em projeto que, em várias etapas, percorreria de bicicleta estradas históricas que ligassem cidades de patrimônio arquitetônico e urbanístico relevantes. A intenção era documentar a partir de fotos, entrevistas e desenhos aspectos desses lugares e montar banco de dados que subsidiasse a disciplina de Arquitetura no Brasil, dentre outras.

² O Caminhos do Rio Grande realizou percurso de cerca de 1300 km entre as cidades de São Borja, Laguna e Porto Alegre no ano de 2006. Além do autor deste trabalho participou desta saída a campo o Arq. Manoel Vieira Gomes Jr.

³ O Caminhos da Arquitetura Colonial Mineira realizou percurso de cerca de 450 km entre as cidades de Diamantina e Ouro Preto no ano de 2006. Além do autor deste trabalho participaram os atualmente arquitetos Eduardo Dienstmann, Glauco Pachalski e Jonas Henriqson.

⁴ O Projeto Caminhos da Praia realizou percurso de cerca de 1200 km entre as cidades de Porto Alegre e Colônia do Sacramento no Uruguai. Além do autor deste trabalho participou desta saída a campo o atualmente arquiteto Eduardo Dienstmann.

⁵ Concretamente esta suposição não se baseava em nenhum estudo ou fundamentação teórica ou analítica mais formalizada. Era unicamente uma suposição imprecisa.

intercâmbio entre pesquisadores do mundo, disponibiliza gratuitamente fotos e softwares que reproduzem virtualmente edifícios, ruas, bairros. Pode-se conhecer e passear por ruas de cidades importantes do mundo sem sair de casa, conectado.

Podemos até mesmo imaginar, para a pesquisa em Planejamento Urbano e Regional e ao estudo e interpretação da cidade, o mesmo que Achim Schrader (2002) coloca para a pesquisa social. Diz este autor:

É necessário apenas um mínimo de fantasia para elaborar um cenário no qual o pesquisador social, durante uma carreira como pesquisador, não abandona mais seu computador no local de trabalho ou até mesmo em sua residência. Seu contato direto com a sociedade – seu objeto de pesquisa – limita-se a encontros casuais em botequins, na sala de espera do médico ou no estádio de futebol. (...) ele observa seus contemporâneos com os olhos das câmeras de televisão e com os ouvidos dos microfones operados por terceiros, ou lê sobre eles em revistas semanais e magazine (SCHRADER, 2002, p. 98).

Sem entrar na discussão dos obstáculos e limites que determinadas operações práticas apresentam ao conhecimento científico⁶ há pesquisadores que têm a cidade como objeto de estudo que não se satisfazem unicamente com a comodidade de gabinetes e escritórios. Procuram experimentar as ruas, “microcosmos da vida”, lugares que “fazem parte da própria memória do mundo, abrigando tanto os grandes acontecimentos como os pequenos incidentes cotidianos” (PESAVENTO, 1996, p. 9). Parecem entender como Michel Maffesoli (2008) que a inteligência está negativamente circunscrita às fronteiras das instituições e que ela deve transpô-las.

[...] a inteligência ficou desempregada. Isso quer dizer que ela está confinada nos domínios privativos desses locais especializados que são as universidades, os centros de pesquisa, desconectando-se cada

⁶ Pierre Bourdieu (2004) polemiza as operações da prática científica para poder encontrar meios de superar seus erros e suas más práticas. Aborda questões amplas como a necessidade de se evitar a contaminação das noções pelas pré-noções no que diz respeito ao uso da linguagem comum em contraposição à expressões complexas construída com palavras comuns e que denotam conceitos teóricos. Também interroga a pesquisa que utiliza questionários como instrumento de coleta de informações que, julgando-se neutros, propõe a seus pesquisados julgamentos pré-estabelecidos e que são seus. Trata ainda das ferramentas conceituais ou técnicas que permitem dar todo vigor e toda força à verificação experimental.

vez mais da vida real no que esta tem de desordenado, efervescente, matizado (MAFFESOLI, 2008, p. 179).

Negando esta perspectiva Schrader (2002) avalia que o ato de percorrer as ruas da cidade – abordado por ele como passeio – é uma possibilidade de método de pesquisa social empírica. Ele considera que esta modalidade de investigação é menosprezada, tida como pouco importante no campo da pesquisa social. Esta postura recorrente frente a este método poderia ser advinda da acepção do termo passeio; significação nada séria, mais vinculada ao lazer e à exploração despreziosa do mundo. Como afirma o autor, para alguns pesquisadores “atribuir a tal comportamento um significado científico como instrumento de cognição parece abstruso” (SCHRADER, 2002, p. 99), visão esta que ele refuta e tenta contrapor. Em seu estudo busca lições e procedimentos metodológicos ao discutir autores passeadores cientistas sociais ou não.

Célia Ferraz de Souza e Gilberto Flores Cabral (1990) também percebem virtudes em caminhar pelas ruas. Propõem debate sobre o percorrer a cidade como método de ensino e oportunidade de conhecê-la. Apresentam a proposta dos Percursos Urbanos como estratégia didática e de pesquisa, dentro do Programa de Pós-graduação em Planejamento Urbano e Regional - PROPUR, para abordar a complexidade dos fenômenos urbanos e de seus processos de configuração. O método vai da estruturação do percurso a partir de uma idéia orientadora que leve em conta o contexto histórico da cidade e que se fundamente em pesquisa bibliográfica, passa por aprofundar o envolvimento com a área de estudos a partir da pesquisa direta e de técnicas de registro e termina com a análise específica do espaço percorrido enfocando interpretação de determinada parcela do percurso a partir de aspectos morfológicos, tipológicos, da vida ali desenvolvida. Nesta etapa se realizaria relatório final que indicasse linhas futuras de pesquisa além de proposta de temas de análise.

Na mesma direção Frank Svensson (1980) estuda a possibilidade de trabalhar um método de aprendizado a partir do estabelecimento de um percurso pela cidade. Seu trabalho, que teve como objetivo fundamental contribuir com a estruturação do 1º semestre do Curso de Arquitetura da Faculdade de Engenharia da Universidade de Angola, aprecia a técnica de Percurso Urbano como possibilidade de instrumento pedagógico. O autor discute alguns parâmetros para sua realização que vão dos relativos

às dimensões do local a percorrer – a cidade toda, partes dela – e também às etapas de desenvolvimento dos percursos urbanos entre os estudantes – sua variedade, complementaridade.

Ao propor certo percurso entre os muitos possíveis pela cidade, vai descrevendo os questionamentos surgidos pelos estímulos das ruas. Ao avizinhar-se de uma ermida passa a questionar-se que ermida seria aquela, como surgiu, em que contexto. Ao mesmo tempo em que as perguntas manifestam-se, hipóteses de resposta são propostas. Svensson procede desta forma, incitando perguntas, sugerindo respostas e realizando esforço em identificar elementos que possam contribuir com a elucidação das questões. A experiência na rua aqui cria interrogações, sugere respostas e estimula a capacidade de percepção.

Um autor célebre que também percorre cidades com o objetivo de pesquisá-las é Kevin Lynch (1997). Ao estudar a imagem da cidade constrói, a partir de suas pesquisas de campo, mapas das cidades de Boston, Jersey City e Los Angeles sintetizando sua forma visual através de vias, limites, pontos nodais, bairros e marcos. O início desta análise, que será fonte para a construção de mapa síntese das cidades pesquisadas, se faz transitando a pé por elas.

Um reconhecimento de campo sistemático da área foi feito a pé por um observador experimentado, que mapeou a presença de diversos elementos, sua visibilidade, a força ou a fragilidade de sua imagem, suas conexões, desconexões e outras inter-relações, e registrou quaisquer vantagens ou dificuldades da estrutura imagística potencial. Foram avaliações subjetivas com base na aparência imediata desses elementos de campo (LYNCH, 1997, p. 18).

O pesquisador de cidades tem, nessas propostas, duplo papel. O de especialista – nos dizeres de Lynch um observador experimentado, orientado – e o de habitante da cidade. No entanto, do mesmo modo como o médico, ao olhar o corpo humano, o faz de maneira diferente do cidadão não médico e como o astrônomo, ao olhar o céu, identifica e percebe fenômenos de maneira diferente a qualquer outro não astrônomo, o arquiteto e urbanista, planejador urbano ou pesquisador das cidades dirige a elas olhar diferente ao de qualquer outro cidadão. Olhar este dirigido por seu campo de conhecimento específico. Isto delimita a visão.

Todavia há outros que transitam pela cidade para sensivelmente experimentá-la e talvez entendê-la sem fazê-lo necessariamente orientado por um campo específico do conhecimento. Guy-Ernest Debord, integrante da Internacional Situacionista⁷, por exemplo, apresenta a deriva, “técnica de passagem rápida por ambiências variadas” (DEBORD, 2003, p. 87) e discute parâmetros para sua realização. Toca em pontos como a relevância do acaso na sua prática, nas implicações de realizá-la em grupo ou sozinho, suas modalidades – a pé ou de táxi –, a duração das jornadas, a extensão de seu alcance e, ainda, a influência das intempéries. A intenção é, através desta prática, realizar o mapeamento afetivo das cidades – a psicogeografia – que, como tal, não corresponderia perfeitamente ao mapa físico da cidade (JACQUES, 2003, p. 15). É uma maneira de perceber outras nuances da cidade. Há, no entanto, as pretensões de definição de algumas regras operacionais. Também interessado em perceber a cidade sutilmente e emocionalmente Walter Benjamin descreve em seu texto *Haxixe em Marselha* (1994) sua experiência sensitiva pelas ruas desta cidade ao percorrê-la com a consciência alterada pela droga⁸ imaginando que assim poderia entendê-la mais do que estando sóbrio.

Dentre estes que passearam e caminharam pelas cidades experimentando as sensações que suas ruas transmitem e registraram esta vivência foram os viajantes estrangeiros que estiveram no Brasil no início do século XIX. Poderiam estes registros oferecer informações para elaboração de pesquisas científicas?

Ao escrever sobre a história do Brasil Boris Fausto afirma que após a abertura dos portos às nações amigas em 1808,

[...] vieram ao Brasil cientistas e viajantes estrangeiros, como o naturalista e mineralogista inglês Jonh Mawe, o zoólogo bávaro Spix e o botânico Martius, também bávaro, o naturalista francês Saint-Hilaire, autores de trabalhos que são uma fonte indispensável de conhecimento daquela época (1995, p. 127).

⁷ Jacques caracteriza o grupo que se intitulava de ‘A Internacional Situacionista’ como um grupo de artistas, pensadores e militantes-ativistas políticos que tinha como meta a luta “contra o espetáculo, a cultura espetacular e a espetacularização em geral, ou seja, contra a não-participação, a alienação e a passividade da sociedade” (2003: 13). Evidentemente o foco de sua militância era realizar o oposto, “a participação ativa dos indivíduos em todos os campos da vida social, principalmente da cultura” (JACQUES, 2003: 13) e tinham no meio urbano o local de sua ação política.

⁸ Benjamin (1994) faz descrições dos lugares por onde passa, desde percepções afetivas à imagens da cidade. Atenta aos sons da cidade, aos detalhes do cais por onde passeia, o movimento das danceterias, o bonde. Percepções todas permeadas por oscilações de sensações, sentimentos e humores.

Já segundo Filho e Franco (2004, p.7),

[...] hoje não resta a menor dúvida quanto ao valor de tais relatos e depoimentos, não como fontes inquestionáveis – que sempre serão passíveis de correção e de controvérsia, mas como contrapondo às idéias tradicionais e correntes na literatura produzida pelos autóctones.

O campo da história parece dar crédito, como nos fazem crer estes autores, aos relatos desses sujeitos como fontes indispensáveis e indubitavelmente valiosas para o conhecimento do passado histórico brasileiro.

Ao relatar o Brasil que vislumbravam, os viajantes estrangeiros pretenderiam, como diz Pesavento (2004), observá-lo, inventá-lo-ia, catalogá-lo, dar a conhecê-lo. Não projetam, a priori com seus diários, realizar texto que fosse além de um apanhado de impressões e acontecimentos cotidianos. Por isso o esforço em descrever minuciosamente os pormenores da cidade anteriormente desconhecida, em detalhar os variados aspectos do ambiente e da vida dos locais visitados. Diferentemente de memorialistas e cronistas locais do cotidiano como Antônio Coruja (1996) ou Achylles Porto Alegre (1994). Estes trazem um olhar de morador da cidade vinculado a ela íntima e afetivamente. Sujeitos que procuravam para seus textos “um público para o qual era importante sentir o contraste entre o antigo para melhor entender o presente e sonhar com o futuro” (PESAVENTO, 2004, p. 185). Antonio Álvares Pereira Coruja nasceu em Porto Alegre em 1806 e faleceu no Rio de Janeiro em 1889. Foi professor e candidato a deputado liberal para a primeira assembléia da província. Suplente, foi chamado a assumir em dezembro de 1835, em plena Guerra dos Farrapos. Transferiu-se para o Rio de Janeiro no final da década de 1830 para fugir à perseguição política e lá, no fim da vida, escreveu memórias sobre sua vida e experiências em Porto Alegre. Achylles Porto Alegre nasceu em Porto Alegre em 1848 e faleceu na mesma cidade em 1926. Foi professor, escritor, jornalista e funcionário público. Suas crônicas escritas entre 1915 e 1925 foram reunidas por Deusino Varela em 1940 sobre o nome de História Popular de Porto Alegre.

Os de fora, os estrangeiros ou forasteiros apresentam o “olhar do outro que se define na estrangeiridade de vistas diante do local, é um olhar que expõe a diferença de modo claro, exibindo seus marcos referenciais” (PESAVENTO, 2004, p. 191). Fica aí colocada a disparidade entre olhares estrangeiros e olhares locais. E também de descrições referenciadas na memória e de descrições *in loco*, diante do local.

Gilberto Velho, em obra que discute problemas e estratégias com que o pesquisador se depara durante o processo de investigação em meio urbano (VELHO; KUSCHNIR, 2003), apresenta a tensão entre usar como fontes os sujeitos que tem intimidade maior ou menor com o local pesquisado. Em seu artigo *O desafio da proximidade* discorre sobre este jogo entre proximidade e distância, familiaridade e estranhamento – e os problemas teórico-metodológicos daí advindos. Para ele os vínculos afetivos com os espaços da cidade, o envolvimento com os sujeitos que aí habitam, os laços de memória que a experiência cotidiana solidifica acabam por dirigir o olhar dos que nos servem de fontes. Estranhar e questionar são valores relevantes. Massimo Canevacci (1993), que pesquisa as formas expressivas de comunicação das grandes metrópoles, identifica virtudes em aceitar os desenraizados, as percepções do estrangeiro em relação à cidade que percorre. “Muitas vezes o olhar desenraizado do estrangeiro tem a possibilidade de perceber as diferenças que o olhar domesticado não percebe [...] pelo excesso de familiaridade” (CANEVACCI, 1993, p. 17).

Entretanto é necessário cautela ao adotar estas visões estrangeiras e o conhecimento através do contato direto. Bachelard (1996) ensina que o conhecimento científico é uma forma de conhecer diferente do conhecimento vulgar e do senso comum, que talvez possa ser suscitado a partir desse contato com o ambiente desconhecido. Como avalia este autor a “observação primeira se apresenta repleta de imagens; é pitoresca, concreta, natural, fácil. Basta descrevê-la para se ficar encantado” (BACHELARD, 1996, p. 25). Seu ponto de vista coloca um importante obstáculo a ultrapassar. O do encantamento. A simples ode ao errante e ao relato de suas impressões e sensações seria insuficiente para uma pesquisa científica. No entanto, percorrer a cidade e unicamente faltar-se em devaneios, em delírios sensíveis pela presença pitoresca, atentar superficialmente às surpresas e ao colorido que se revela a cada esquina não seria o bastante para o conhecimento científico. Para Bourdieu (2004), tampouco deveria o pesquisador valorizar em demasia o deslumbramento deixado nos discursos desses sujeitos, pois se corre “o risco de substituir pura e simplesmente suas

pré-noções pelas pré-noções dos que ele estuda” (BOURDIEU, 2004, p. 50). Evidentemente serão precauções que esta pesquisa terá de tomar ao buscar extrair dos relatos do passado elementos para o conhecimento da cidade.

Assim, entendendo que o transitar pelas ruas da cidade é uma forma válida de conhecê-la, entendimento fundamentado num conjunto de pesquisadores que dão seriedade a esta modalidade aparentemente despreziosa, compreendendo as cautelas que devem ser tomadas ao incorporá-la como forma de investigação e valorizando os viajantes estrangeiros como fontes relevantes, é importante, ainda, ressaltar o que argumenta Maffesoli (2008) sobre o valor da vivência direta.

Cabe lembrar que ater-se à vivência, à experiência sensível, não é comprazer-se numa qualquer *delectatio nescire*, ou negação do saber, como é costume crer, por demais freqüentemente, da parte daqueles que não estão à vontade senão dentro dos sistemas e conceitos desencarnados. Muito pelo contrário, trata-se de enriquecer o saber, de mostrar que um conhecimento digno deste nome só pode estar organicamente ligado ao objeto que é seu (MAFFESOLI, 2008, p. 176).

POR QUE OS VIAJANTES EM PORTO ALEGRE?

E como estas fontes – os viajantes estrangeiros que descrevem impressões sobre as cidade que percorreram – se colocam frente ao campo das pesquisas urbanas? Será que as descrições contidas nestes relatos serão fontes relevantes para a pesquisa urbana? Com que freqüência são usadas?

Filho e Franco (2004, p. 7) afirmam sobre os viajantes que “como tais fontes foram tardiamente valorizadas, ainda é pequeno o número de publicações que tenham recolhido e organizado essa visão do forasteiro e do viajante”. Se pouco recolhidos e organizados o que dizer da utilização como fonte de pesquisa? E especificamente como fonte de pesquisa sobre as cidades? Buscamos responder a esta questão em âmbito local. A análise da produção de importantes pesquisadores do estado do Rio Grande do Sul que aborda a história e as transformações urbanísticas da cidade de Porto Alegre nos leva a crer que há ainda um campo de estudos passível de ser mais explorado e pesquisado. Em geral estes estudiosos não têm citado recorrentemente como fonte – seja

ao longo do corpo texto, seja na bibliografia de suporte – os relatos dos viajantes estrangeiros. Tampouco os colocam como material central no debate sobre as características da estrutura urbana e de seus aspectos. Servem, quando utilizados, como citação curiosa que traz uma perspectiva humana aos frios documentos e fontes cartográficas, mas sem maiores conseqüências. Os pesquisadores baseiam-se com mais freqüência na cartografia histórica, em imagens e em dados advindos de documentação oficial, como atas por exemplo. Para identificar a forma como as pesquisas absorvem as informações advindas dos relatos escritos dos viajantes estrangeiros que estiveram na cidade de Porto Alegre no século XIX analisaremos algumas obras de quatro relevantes autores arquitetos e urbanistas que apontaram suas pesquisas à evolução e desenvolvimento urbanístico de Porto Alegre. Tratemos das obras de Francisco Riopardense de Macedo, Souza e Muller e Günter Weimer.

O engenheiro e urbanista Francisco Riopardense de Macedo (1993, p. 12) afirma, sobre as circunstâncias de transformações da cidade, que “para entendê-las e explicá-las são necessários documentos e o habilidoso cruzamento deles”. Para ele “não serve o simples testemunho dos memorialistas nem a acumulação de achados humorísticos, que desopilam quase sempre, mas poucas vezes contribuem para eliminar dúvidas” (MACEDO, 1993, p. 13). Deixa claro que faz distinção entre fontes mais ou menos dignas, hierarquiza-as quanto à importância e valor – documentos são importantes, testemunhos e memórias não. Apesar disto não deixa de trazer informações colhidas de três viajantes estrangeiros – Saint-Hilaire, Dreys e Isabelle – que estiveram na cidade no século XIX para que contribuam com sua escrita sobre a cidade. Todavia importa saber em que medida estes contribuem. Em seu livro *Porto Alegre: origens e crescimento* (1999), publicado pela primeira vez em 1968, cita como fontes de sua obra pesquisadores que tomaram a história e o desenvolvimento de Porto Alegre como objeto de estudo, documentos oficiais (como por exemplo, atas do poder legislativo) e a cartografia antiga, que ele avalia com cuidadosa atenção. Utiliza também algumas informações vindas de descrições de viajantes e exploradores, como Gabriel Soares de Souza, Auguste Saint-Hilaire, Arsène Isabelle, Nicolau Dreys, mas sempre no sentido de ilustrar alguma assertiva por ele realizada ou como curiosidade que traz impressões pessoais.

Eles comparecem de forma subsidiária, secundária, acessória, nunca como fonte central. Na obra *Porto Alegre: história e vida da cidade* (1973) traz uma rápida

anotação de Nicolau Dreys ao tratar das praças Montevideu e 15 de Novembro. Baseia seu estudo fundamentalmente em leis, decretos, atas da Câmara, fotos antigas, mapas. Em seu *Porto Alegre: aspectos culturais* (1982) utiliza como fontes de pesquisa as atas da Câmara Municipal, a cartografia histórica, notícias de periódicos, leis, entre outras. Não faz nenhuma referência aos textos dos viajantes estrangeiros que estiveram em Porto Alegre nos momentos históricos que aborda. Sua obra *História de Porto Alegre* (1993) traz brevíssimas impressões de Saint-Hilaire sobre a vida social e a paisagem urbana de Porto Alegre. Noutro momento, distanciado deste, apresenta algumas poucas observações de Nicolau Dreys e, por fim, algumas poucas informações do texto de Arsène Isabelle. Não há articulação entre estes autores, tampouco a observação sistemática de suas anotações de viagem. Não desconhece os viajantes, mas dá a eles importância menor do que as outras fontes.

O estudo das arquitetas e urbanistas Célia Ferraz de Souza e Dóris Muller, *Porto Alegre e sua evolução urbana* (2007), publicado pela primeira vez em 1997, mas que foi realizado em ocasião da elaboração do Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado – 1º PDDU de 1977/1979 –, faz um apanhado das transformações e do processo de desenvolvimento urbano, social, econômico e político pelo qual passou a cidade desde o início de sua ocupação até a década de 1970. Ele está fundamentado em plantas e mapas, dados censitários, documentos da administração municipal além do debate científico sobre o tema para analisar as transformações da cidade. Estas autoras não citam, em momento algum desta obra, as impressões dos viajantes como fontes possíveis para revelar aspectos significativos da cidade.

Já a obra realizada por Célia Ferraz de Souza, *Contrates Regionais e Formações Urbanas* (2000), que discute o processo de ocupação e urbanização do estado do Rio Grande do Sul traz na bibliografia a referência ao texto do austríaco Joseph Hormeyer, que publicou obra sobre sua passagem em 1850 pelo estado do Rio Grande do Sul, e ao alemão Herrmann Rudolf Wendroth, que fez pinturas da cidade de Porto Alegre em 1852. Todavia o faz sem maior repercussão e aprofundamento de análise dos seus conteúdos. Outro texto desta autora intitulado, *A Rua da Praia no imaginário social de Porto Alegre* (1993), apresenta a contribuição de alguns viajantes estrangeiros na compreensão das transformações ao longo do tempo das características desta rua⁹. São

⁹ O nome oficial desta rua é Rua dos Andradas, mas a população continua referindo-se a ela como Rua da Praia.

destacados trechos dos textos de Saint-Hilaire, Arsène Isabelle e Joseph Hormeyer. Uns contribuem com a explicitação de aspectos físicos, outros revelam as práticas sociais que nela ocorrem. No entanto o cruzamento entre estas percepções não é direto, as comparações não são tão marcantes e o trabalho, por restrição de foco, não avalia a possibilidade de ampliação deste tipo de estudo utilizando estas fontes para outros espaços da cidade – praças, parques, outras ruas, edifícios – ou outros aspectos dela – serviços de infra-estrutura urbana, edifícios e espaços públicos. No artigo denominado *O sentido das palavras nas ruas da cidade* (1999), também de Souza, são selecionados alguns fragmentos dos escritos de Saint-Hilaire e Arsène Isabelle. Neste trabalho onde ela analisa o nome das ruas da capital do Rio Grande do Sul e estuda os códigos e as referências através dos quais a população identifica os logradouros públicos, as anotações dos viajantes comparecem rapidamente para demonstrar a ancianidade das denominações de certas ruas e espaços. Estes estudos perpassam as impressões de poucos viajantes utilizando-as de forma assessória, sem aprofundar-se sobre elas, sem cruzá-las entre si de maneira mais sistemática e sem ampliar a abrangência de aspectos que eles podem abarcar.

Outro pesquisador importante, Günter Weimer, em seu livro *Origem e Evolução das Cidades Rio-Grandenses* (2004), ao tratar da formação e desenvolvimento da cidade de Porto Alegre, utiliza muito pouco dos relatos escritos dos viajantes estrangeiros na bibliografia de suporte à sua obra. Isto nos faz supor que o autor não tenha julgado que estas impressões sejam fontes realmente imprescindíveis. Weimer cita as gravuras de Herrmann Rudolf Wendroth para descrever a ocupação das faces norte e sul da península onde está situado hoje o centro histórico da cidade. Utiliza-se, por outro lado, de relatórios, decretos, além de outros estudos sobre a capital gaúcha como fontes para sua pesquisa. Em artigo que debate a origem do traçado urbano de Porto Alegre (1997) Weimer discute autores pesquisadores e utiliza as imagens de Wendroth para apresentar o tema e tirar suas conclusões. Novamente os viajantes estrangeiros e seus diários não comparecem em nenhuma das linhas deste seu texto.

A leitura dos livros, textos e artigos destes pesquisadores tratados anteriormente – Macedo, Weimer, Souza e Muller – que se propõem a compreender a cidade de Porto Alegre em sua evolução urbana nos leva a crer que existe ainda um campo de pesquisa passível de ser explorado: o da utilização dos relatos e descrições realizados por viajantes contidos em seus diários como fonte central da pesquisa urbana,

particularmente da cidade de Porto Alegre, colhendo organizadamente e de forma dirigida aspectos urbanísticos variados e cruzando as impressões destes sujeitos no tempo. Em geral, os autores aqui expostos tratam os viajantes de maneira dispersa, sem aprofundar ou focalizar suas impressões a partir de um trabalho específico e sem realizar de maneira aprofundada um diálogo cruzado entre os distintos viajantes e seus distintos tempos.

POR QUE OS VIAJANTES EM PORTO ALEGRE NO SÉCULO XIX?

E por que os viajantes em Porto Alegre no século XIX?

Adotaremos para o presente estudo um período mais restrito dentro do século XIX, o lapso de tempo entre os anos de 1820 e 1890. Este período é o que Souza e Muller (2007) definem como o terceiro período, o da Imigração, dentro das cinco fases da periodização por elas adotada relativas à evolução urbana da cidade de Porto Alegre.¹⁰ Este período, quase coincidente com o do período Imperial Brasileiro que vai de 1822 a 1889, acompanha desde um momento de estagnação econômica causada pela queda acentuada na produção do trigo até o início da industrialização. É um momento em que Porto Alegre, findado o período colonial, estabelece-se como núcleo mais estruturado do que os dos anos do início da ocupação e fixação no território. Momento em que a cidade consolida suas características de entreposto comercial e porto de escoamento da produção regional com o estabelecimento das colônias de imigrantes alemães, vindos a partir de 1824, e italianos, vindos a partir de 1875. Este período é ainda anterior ao processo de aceleração da modernização do país e da cidade, advinda com a república, momento em que as modificações da cidade passam a acontecer de maneira acelerada, em especial com os grandes planos de modernização e embelezamento como, por exemplo, no caso da cidade de Porto Alegre, o plano de melhoramentos de 1914. É um lapso de tempo em que ocorrem transformações significativas na cidade no que tange a formação de sua estrutura urbana – trataremos

¹⁰ A definição das cinco fases da periodização, segundo as autoras, “obedeceu a critérios de definição, como a relação entre população e funções”, e elas são as seguintes: primeiro período – Ocupação do território, de 1680 a 1772; segundo período – Trigo, de 1772 a 1820; terceiro período – da Imigração, de 1820 a 1890; quarto período – da Industrialização, de 1890 a 1945; e quinto período – da Metropolização, de 1945 aos nossos dias (Souza & Muller, 2007: 11).

delas adiante –, mas que não se desenrolam de forma tão acelerada quanto às do século XX.

PRECISANDO A PESQUISA.

O tema desta pesquisa tratará dos aspectos urbanos de Porto Alegre entre os anos de 1820 e 1890, o período da imigração, tomando como fonte de pesquisa os relatos sobre a cidade contidos nos diários e descrições realizados por viajantes estrangeiros que estiveram na cidade neste período. Não se trata de um debate do imaginário estrangeiro sobre o Brasil focalizando os aspectos das visões de exotismo suscitadas pelas terras de além mar (THEODORO, 1996), nem tampouco aquele tipo de debate que é próprio das pesquisas no campo da literatura e da semiótica – a análise do discurso, a análise do léxico contido nas crônicas, análise no plano discursivo ou do éthos do enunciador (RINALDI, 2007; LUVIZOTTO, 2007) –, mas a intenção de buscar nos relatos subsídios para uma melhor apreensão das transformações das características urbanas da capital do Rio Grande do Sul ao longo do período adotado. A intenção é dar conta de uma gama de aspectos que tornem mais complexa a interpretação do lugar abordado, alargando assim o entendimento sobre as características urbanas da cidade de Porto Alegre e suas mudanças no período da imigração. Essas características urbanas serão descritas adiante.

O objetivo deste trabalho é realizar uma análise do espaço urbano de Porto Alegre e de suas transformações durante o período da imigração a partir da leitura e do cruzamento das descrições da cidade contidas nos relatos e diários dos viajantes estrangeiros. O trabalho tem como objetivos específicos: buscar ampliar o conhecimento sobre as transformações físicas pelas quais passou Porto Alegre entre os anos de 1820 e 1890; investigar a configuração da cidade no período adotado através de fontes diversas às recorrentes na pesquisa sobre o tema; reforçar a importância dos viajantes como fontes de pesquisa; tecer uma correlação entre os relatos históricos, a arquitetura, o urbanismo e a evolução urbana da cidade de Porto Alegre durante o período da imigração; realizar o diálogo entre as impressões e descrições dos viajantes e as pesquisas sobre a evolução urbana da cidade; ambientar cada um dos viajantes que adotaremos como fontes na história de Porto Alegre.

Posto o tema e os objetivos, as perguntas que colocamos como problemas de pesquisa são: estes textos realizados em forma de diário e descrições por viajantes do século XIX (sem compromisso com a pesquisa científica sobre a cidade) podem servir de fontes relevantes para a pesquisa em urbanismo? Ao utilizá-los é possível reconstruir as características urbanas e as transformações físicas da cidade de Porto Alegre? Que características da cidade esses relatos revelam que não podem ser conhecidos a partir da pesquisa cartográfica ou de documentos oficiais? Ou, ainda, como estas fontes podem complementar ou problematizar resultados fundamentados em fontes recorrentes? Em suma, o que os viajantes podem nos contar sobre as transformações da cidade de Porto Alegre entre os anos de 1820 e 1890?

Tentaremos provar com este estudo que os textos dos viajantes podem sim ser uma fonte relevante para as pesquisas urbanas, desde que a busca seja guiada por parâmetros claros que permitam extrair dos textos elementos precisos a partir de uma leitura dirigida a aspectos pré-definidos. Por outro lado buscaremos comprovar também que os dados obtidos a partir da pesquisa que os tome como informantes centrais podem problematizar ou até esclarecer aspectos até então pouco claros nas pesquisas já realizadas sobre a cidade.

O trabalho é relevante, pois é importante focalizar o que estes viajantes estrangeiros que andaram pelas ruas de Porto Alegre viram e sentiram para que, como o flâneur que Benjamin (1994) interpreta e estuda, o cidadão não circule de forma banal e vazia pela cidade. Para que os lugares percorridos por esse cidadão-flâneur incitem memórias, recordem acontecimentos, reafirmem sentimentos e sensações. Como nos mostra Benjamin (1994, p. 185) “com a proximidade de seus passos, o local já se anima; sem fala e sem espírito, sua simples e íntima aproximação já sugere e indica”. É assim quando o flâneur parisiense se detém diante da catedral de Notre Dame de Lorette e recorda: “eis o local onde, outrora, o cavalo suplementar – o cheval de renfort – era atrelado ao ônibus que subia a Rue des Martyrs em direção de Montmartre” (BENJAMIN, 1994, p. 185). Ele não só contempla a cidade. Observa agucadamente suas transformações e, em suas andanças, torna-a mais íntima de si. Desta forma o cidadão-flâneur porto-alegrense poderá proceder de maneira contrária ao espírito do cidadão que Souza lamenta. Este que “não reconhece o patrimônio cultural que configura as ruas, um dos fortes elementos de representação social e formadores da identidade cultural, que pela sua presença pode e deve acionar o dispositivo da memória

coletiva. Por muitas vezes, esse patrimônio, por ser desconhecido da população, se encontra tapado por placas de propaganda, ou em condições difíceis de ser percebido e valorizado pelo transeunte. Os valores são encobertos, e a memória empobrecida” (SOUZA, 2008, p. 121).

Por outro lado é sempre importante tencionar novas possibilidades de análise e compreensão dos fenômenos estudados. Importante também buscar a ampliação e diversificação de métodos e fontes de pesquisa que abordam as cidades. Isto enriquece o universo e a variedade de olhares lançados à sua pesquisa e interpretação. Acreditamos que este estudo contribuirá neste sentido trazendo, quem sabe, novos dados ou confirmando aspectos já caracterizados. Bem sucedida, a pesquisa pode apontar a necessidade de se dar maior atenção aos relatos dos viajantes como possibilidade complementar de abordagem das cidades. Pode ainda apontar o potencial de realizar investigação semelhante em outros espaços urbanos do país por onde os viajantes estrangeiros passaram e legaram impressões. Permite ainda abrir espaço e dar outra importância à utilização de outras modalidades de fontes como passeadores, flâneurs, por exemplo. Pode também explicitar a necessidade de uma leitura dirigida dessas fontes, como é o caso dos viajantes estrangeiros, a partir de parâmetros bem definidos que possibilitem cruzamento de dados.

Esta pesquisa focaliza espacialmente o lugar definido pelo perímetro urbano da cidade de Porto Alegre descrito nos diários e descrições dos viajantes estrangeiros e seu arredor imediato. Para Santos (1988) “em geometria, perímetro é a linha que envolve uma figura qualquer e delimita sua área. Para os urbanistas o conceito é o mesmo. O perímetro é a fronteira de uma superfície que se quer ocupar com uma cidade. Ele é fundamental para a organização administrativa do Município, pois separa as áreas urbanas das rurais” (SANTOS, 1988, p. 127). Esta idéia de perímetro urbano se aproxima à idéia de Villaça sobre o mesmo termo, entendido por ele como “aglomerado urbano que apresenta um mínimo de atividades centrais, sejam religiosas, administrativas, políticas, sociais ou econômicas, ou seja, que têm vida própria, por menor que seja, organizada em torno de um centro polarizador” (VILLAÇA, 2001, p. 53). Assim, para este trabalho o perímetro urbano é a superfície ocupada com a cidade, como indica Santos, o espaço pólo que apresenta as atividades centrais de que fala Villaça. Mas quem indica que superfície é ocupada pela cidade e representa esse pólo de convergência da população são os próprios viajantes. Assim esse perímetro urbano,

mutável, pode crescer ou diminuir ao longo do tempo, bem como sua periferia imediata. O recorte temporal é o do período da Imigração, entre os anos de 1820-1890, recorte adotado a partir do estudo de Souza e Muller (2007) sobre a evolução urbana de Porto Alegre. São fontes os relatos contidos nos diários e descrições dos viajantes, mais especificamente os trechos destes textos que abordam aspectos urbanísticos da cidade de Porto Alegre.

A obra de Filho e Franco, *Os viajantes olham Porto Alegre* (2004), presta contribuição fundamental a esta pesquisa por selecionar e agrupar os momentos em que dezenas de viajantes estrangeiros do século XIX se referem à cidade. Este trabalho de reunião dos trechos dispersos foi usado numa aproximação preliminar a estes relatos. Isto reduziu enormemente nosso trabalho de busca e seleção, o que poderia ser por demais exaustivo e talvez incompleto dada a quantidade e heterogeneidade de relatos existentes nas mais diversas línguas. Após uma leitura prévia dos relatos destes viajantes-informantes disponíveis foram selecionados os que responderam melhor aos seguintes critérios: dispersão dos viajantes por todos os 70 anos do período da Imigração com saltos de tempo mais ou menos regulares para que tanto as características urbanas quanto suas transformações sejam apreendidas de forma contínua; atenção e abrangência dada pelas fontes às características urbanísticas da cidade de Porto Alegre que são foco do trabalho; extensão e profundidade das descrições relativas às características urbanísticas da cidade de Porto Alegre que são foco do trabalho.

Logo, ficam de fora autores que lidam de poucos aspectos urbanísticos de Porto Alegre, que fazem descrições sucintas, os que ocupam poucos parágrafos ou mesmo poucas linhas às características urbanas da capital ou à descrição física da cidade.

Sendo assim, tendo analisado o conjunto de viajantes estrangeiros que estiveram em Porto Alegre no período de tempo apresentados na obra de Filho e Franco (2004) foram selecionados como informantes os seguintes seis: Auguste Saint-Hilaire, francês, naturalista e botânico que esteve em Porto Alegre nos anos de 1820 e 1821; Arsène Isabelle, francês, comerciante, que esteve em Porto Alegre em 1834; Robert Avé-Lallement, médico alemão, que esteve na capital da Província em 1858; Oscar Canstatt, alemão que no Brasil trabalhou para o governo Imperial como técnico no campo da agronomia e esteve na cidade em 1869/70; Wilhelm Breitenbach, professor e jornalista alemão, em 1880/83; e Moritz Schanz, comerciante alemão, em 1890.

O gênero diário merece também uma reflexão. No dicionário Aurélio Digital consta que diário é substantivo masculino relativo à “obra em que se registram, diária ou quase diariamente, acontecimentos, impressões, confissões”. Não faz referência à intenções ou motivações artísticas que por ventura o texto possa oferecer. Já a Enciclopédia Mirador Internacional (1989) conceitua o diário como

[...] gênero literário caracterizado pelo registro cotidiano de acontecimentos, episódios, pensamentos, observações e outras anotações. Às vezes, esse relato não é feito de forma direta, seja, os acontecimentos do dia a dia são narrados ao autor por outra pessoa. Em essência, o diário é um documento privado que não implica intenções literárias, embora muitos deles possuam indiscutível qualidade artística. Alguns diários são escritos para publicação, mas diferem inteiramente dos chamados ‘diários íntimos’, de cunho espontaneamente privado e que, na grande maioria das vezes, só são dados a lume apenas depois da morte do autor (MIRADOR INTERNACIONAL, 1989, p. 3312).

Ambos os verbetes consultados indicam que se trata de registro de acontecimentos ou pensamentos cotidianamente ou quase. O que os diferencia é que a Enciclopédia amplia sua aceção ao de gênero literário, apesar de não ser escrito a priori com intenção artística, e a característica de ser documento privado.

Recorrendo a um dicionário dirigido especificamente a um campo disciplinar, o Dicionário de Termos Literários (MOISÉS, 1974, P. 148), encontramos que diário

[...] designa o relato de acontecimentos ocorridos durante as vinte e quatro horas do dia. De duas formas se processa o registro dos eventos: por meio do jornal, ou seja, papel impresso publicado todos os dias ou com certa periodicidade; ou nas páginas reservadas em que o escritor aponta e comenta os fatos principais de seu dia a dia. A segunda modalidade, chamada ‘diário íntimo’, é que carrega interesse literário, posto que restrito.

Neste caso o jornal também pode ser entendido como uma possibilidade de registro de eventos cotidianos. Todavia, sua segunda modalidade de descrever os fatos do dia a dia, o diário íntimo, se aproxima às características do diário vistas anteriormente. É um documento de caráter privado, que pode ser olhado também a partir de um viés literário.

O campo da antropologia também utiliza o diário, mas como instrumento de trabalho. Para o antropólogo Roberto DaMatta (1987) o “diário de campo” é um importante instrumento na etapa de organização e armazenamento do material colhido no trabalho de campo. Segundo ele é

[...] onde o pesquisador deverá anotar tudo o que lhe acontecer no decorrer do dia. Frases soltas, comportamentos curiosos, técnicas de corpo desconhecidas e acontecimentos imprevistos, mesmo sendo ininteligíveis, devem ser criteriosamente escritos no diário. A memória social é uma dessas coisas mais movediças que existem na vida, já que é muito interessada e interesseira. Assim, somente nos lembramos das coisas que nos motivam, empolgam ou que valorizamos. Um dia numa aldeia distante, com um sistema bem diferente do nosso, nos faz igualmente distantes, tornando difícil encontrar o significado das experiências pelas quais passamos. Simplesmente muito do que vivemos numa pesquisa, sobretudo no seu início, não tem sentido social para nós. Daí a necessidade do diário de campo que pode atuar como uma ‘memória social’, gravando aquilo que de outro modo estaríamos fadados a esquecer pelo fato de não ter, naquele momento, nenhum sentido (DAMATTA, 1987, p. 188).

DaMatta apresenta outra perspectiva possível para o diário – o de campo – submetido ao universo disciplinar da antropologia. Todavia, à parte sua dimensão restrita de instrumento de trabalho do antropólogo, tiramos daí a lição de que o diário serve ainda como possibilidade de registro de memória, técnica capaz de não deixar escapar, pelo registro quase imediato, fatos que podem ser importantes para a pesquisa científica.

O diário de que trataremos aqui não será avaliado em sua dimensão artístico-literária, em seus aspectos intimistas ou emocionais, nem mesmo em suas possíveis dimensões antropológicas. Evidentemente que essa literatura não é meramente informativa ou histórica, traz também características em outras dimensões que podem ser apreendidas a partir de múltiplas disciplinas. Mas, para o propósito desta pesquisa, observaremos fundamentalmente o viés descritivo-informativo-histórico relativo a aspectos urbanísticos. Para nós esse texto não precisa ser necessariamente a anotação dos acontecimentos dia após dia. Tomaremos como diário a descrição de fatos ocorridos de forma mais ou menos cronológica ou a descrição da sucessão de acontecimentos feita de memória.

Ao realizar leitura e análise dos textos procuraremos selecionar os aspectos urbanísticos da cidade que consideramos importantes para a compreensão e reconstrução das características da cidade entre os anos de 1820 e 1890. As informações que serão buscadas nos textos serão as relativas aos aspectos locais, aos serviços públicos e de infra-estrutura urbana, aos equipamentos e espaços públicos além de outros que aparecerem nos textos, mas que não se enquadrem diretamente nos itens anteriores.

O termo aspectos locais foi emprestado do estudo de Souza e Muller (2007) e refere-se ao conjunto de características da relação entre um dado ambiente construído e o sítio onde está implantado, seu entorno e o modo como o homem usa e transforma os recursos ali disponíveis. Dentre eles estão a implantação, os arrabaldes, o arruamento e malha urbana e aparência geral do conjunto. A implantação é entendida aqui como “a distribuição dos vários edifícios dentro de uma grande área a ser urbanizada” (CORONA; LEMOS, 1989, p. 273), ou seja, a relação entre edifícios e seu sítio; os arrabaldes, entendidos como a “povoação que fica perto de uma cidade, dependendo dela. Arredor, subúrbio” (CORONA; LEMOS, 1989, p. 55); o arruamento é compreendido como a distribuição da cidade em ruas (CORONA; LEMOS, 1989, p. 55); e a malha urbana é aqui entendida como conjunto das ruas e elementos urbanos semelhantes que “interligam (...) as quadras, sendo que o conjunto de vias e quarteirões compõe a malha urbana” (SANTOS, 1988, p. 91). Em relação ao aspecto geral do conjunto nos referimos aos comentários sobre o quadro da imagem da cidade, de suas paisagens e da impressão que isso deixa nos viajantes.

Os serviços públicos e de infra-estrutura urbana são chamados por Carlos Nelson Ferreira dos Santos (1988) de serviços coletivos ou públicos. Para ele

[...] há vários tipos de serviços urbanos: - a infra-estrutura que, em geral, segue o traçado das vias e pode estar no subsolo (esgotamento sanitário e pluvial, abastecimento de água), na superfície (esgotamento sanitário) ou em redes aéreas (telefone, energia elétrica); - os que não configuram redes rígidas, mas que também utilizam os logradouros, como o recolhimento de lixo e o transporte coletivo; - estações de apoio, indispensáveis ao funcionamento dos serviços anteriores, como conjuntos para tratamento de água e esgoto e aterros sanitários; - os que exigem áreas e edificações próprias e costumam ser chamados de equipamentos comunitários como as escolas, os postos de saúde, os matadouros, rodoviárias e cemitérios (SANTOS, 1988, p. 137-138).

Para Flavio Villaça (2001) a infra-estrutura são as “vias, redes de água, esgotos, pavimentação, energia” (VILLAÇA, 2001, p. 23). Para este estudo adotaremos o nome de serviços públicos e infra-estrutura urbana para as estradas, o abastecimento de água, o esgotamento sanitário e pluvial, a limpeza urbana, o transporte público, o calçamento das ruas, a iluminação pública, o policiamento e os aterros.

O que chamamos aqui de equipamentos públicos Carlos Nelson Ferreira dos Santos intitula de equipamentos urbanos e define-os como “aqueles serviços públicos que exigem áreas ou edificações próprias para funcionarem” (SANTOS, 1988, p. 157). Ele elenca uma série de equipamentos urbanos. São eles creches, escolas, centros de ação social, postos de saúde e hospitais, hospitais gerais, praças e áreas verdes, parques, reservas florestais, cemitérios, mercados, corpo de bombeiros, posto policial, posto telefônico, agência e postos de correio, rodoviária e edifícios públicos administrativos (prefeitura, câmara de vereadores, fórum). Para esta pesquisa mantêm-se nesta categoria os serviços públicos que se estabeleçam em edificação própria além das praças, parques e espaços verdes, as áreas abertas, ao ar livre. São eles os hospitais, as instituições de ensino, os templos religiosos, o cais e a alfândega, quartéis e de semelhante cunho militar, teatros, cemitérios, presídio, mercado, edifícios administrativos, de esporte e lazer, praças e parques.

Outros itens aos quais estaremos atentos são os relativos às práticas sociais e a vida cotidiana dos habitantes da cidade, o aspecto geral da arquitetura residencial, informações sobre as características da população que habitava a cidade dentre outras.

Sintetizando os aspectos elencados nas categorias de análise citadas acima e buscando também tornar clara sua organização e leitura, construímos a tabela síntese que apresentamos no ANEXO 1.

Usando uma imagem criada por Rubem Alves (2007) podemos dizer que a tabela funcionará como uma rede de pesca. Determinada a dimensão da malha e lançada ao mar, ela aprisiona os peixes para os quais ela está calibrada. Como não é possível pescar tudo o que existe no mar, passam os peixes menores, a água. Confrontadas aos textos dos viajantes estrangeiros a tabela procurará capturar os aspectos locais, os serviços públicos e de infra-estrutura urbana, os equipamentos e espaços públicos e

outras informações importantes ali presentes sobre a cidade. Temos consciência de que aspectos muito relevantes, nas mais diversas dimensões, vão transpor a malha desta rede. Estas mereceriam outras redes para contê-los. Todavia, esta que usaremos em particular capturará somente os peixes que interessam a esta pescaria.

De maneira resumida podemos dizer que, como procedimento desta pesquisa, buscamos realizar leitura dirigida das descrições da cidade de Porto Alegre contidas nos diários de viagem extraindo deles dados relativos às categorias elencadas e definidas anteriormente. Posteriormente realizamos análise reflexiva dos dados elencados esíntese dos aspectos urbanísticos revelados por cada um para compreender o que cada viajante em particular revela sobre a cidade pela qual passou em seu momento temporal específico para poder, posteriormente, compará-las às pesquisas sobre a evolução urbana de Porto Alegre. E, finalmente, empreendemos o cruzamento entre os dados coletados de todos os viajantes estrangeiros em cada categoria analítica elencada para, em seguida, construir um quadro comparativo e complementar das transformações pelas quais passou a cidade de Porto Alegre ao longo do período em seus aspectos locacionais, em relação aos serviços públicos e infra-estrutura urbana, aos equipamentos e espaços públicos dentre outras características.

A distribuição do trabalho em capítulos foi realizada da seguinte forma. O capítulo *Antes de nossos viajantes* trata da ocupação inicial do núcleo da cidade de Porto Alegre, seu desenvolvimento no âmbito das circunstâncias históricas das disputas da região platina e também do contexto comercial no qual se inseriu. Este apanhado anterior ao período adotado serve de base para que se compreenda, posteriormente, o quadro da vinda de cada um dos viajantes estrangeiros adotados ao longo do período de 70 anos que esta pesquisa focaliza.

No capítulo posterior intitulado *Os viajantes em Porto Alegre* trata de posicionar temporalmente e contextualmente cada um dos seis viajantes dentro da trajetória histórica das transformações da cidade de Porto Alegre. Além disso apresenta também os trechos extraídos dos diários dos viajantes relativos às categorias de análise elencadas e organizadas na tabela com o intuito de avaliar as informações que nos oferecem suas impressões. Aspira-se compreender o momento da passagem de cada viajante pela cidade posicionando-os frente aos dados conhecidos sobre a presença de equipamentos urbanos, dos serviços públicos e de infra-estrutura, das características de seus espaços públicos, de aspectos da cidade em diversas dimensões. Assim poderemos também

examinar se e em que medida estas informações se assemelham ou divergem nas anotações sobre Porto Alegre.

Para facilitar o acesso às informações dos viajantes sobre Porto Alegre optamos por usar a obra de Filho e Franco (2002) como fonte de citação dos trechos dos textos aos quais nos referenciaremos a seguir. Mesmo tendo tido acesso às traduções dos textos de quase todos os viajantes – Saint-Hilaire, Isabelle, Ave-Lallemant e Cantatt – alguns tiveram na obra de Filho e Franco citada acima tradução inédita em língua portuguesa. É o caso dos textos de Wilhelm Breitenbach e Moritz Schanz. Logo, optamos por referenciarmo-nos à obra *Os viajantes olhem Porto Alegre*, pois além de apresentarem textos inéditos, eles trazem especificamente os trechos que mais nos interessam nessa relação Porto Alegre e viajantes. Este fato facilitou o manuseio do material – já que não foi necessário manipular seis livros e sim apenas um – e também facilitará o acesso preliminar ao material pelo pesquisador que quiser refazer alguns dos passos que trilhamos nessa pesquisa. Além disso, economizaremos na repetição da referência bibliográfica ao final de cada citação dos viajantes que faremos, e que serão inúmeras.

De cada um dos viajantes-informantes adotados ao longo deste estudo procuramos sintetizar uma breve biografia com suas motivações ou razões para a vinda à Porto Alegre. Isto porque é possível que a interpretação dos discursos a partir de alguns dados biográficos do autor possa ser necessária para relativizar sua descrição e avaliação a partir de alguns referenciais que possam distorcer, moldar ou esclarecer certas assertivas. No entanto não é intenção deste trabalho montar um quadro psicológico complexo, buscando os humores e as características da personalidade do sujeito que escreve o diário. Tomamos sim dados sobre a nação de origem, intenção da viagem para o Rio Grande do Sul, além de algumas informações que possam justificar a interpretação de algumas de suas impressões.

No capítulo intitulado *Porto Alegre nos viajantes* aproximamos as informações coletadas nas anotações dos viajantes estrangeiros sobre os diversos aspectos urbanísticos elencados e tratados ao longo dos capítulos precedentes. Procuramos, com isso, articulá-las buscando sintetizar a sucessão das transformações ocorridas ao longo do período de tempo adotado. Procedendo desta maneira buscamos identificar a abrangência do conjunto dos autores a cada um dos grandes grupos de aspectos urbanísticos pesquisados – aspectos locacionais, serviços públicos e infra-estrutura

urbana, equipamentos e espaços públicos e outros. Foi possível assim determinar com que profundidade e detalhamento pode-se compreender as alterações pelas quais passou a cidade de Porto Alegre entre os anos de 1820 e 1890 usando unicamente os dados disponíveis nos escritos dos viajantes.

O capítulo derradeiro, o das *Considerações finais*, onde foi feito o fechamento do trabalho, é o momento em que realizamos um balanço da discussão entre os dados extraídos dos textos dos viajantes e a pesquisa científica sobre a evolução urbana de Porto Alegre, além de proceder um exame da articulação dos textos dos viajantes e da cidade por eles revelada. Procuramos, ainda, discutir os aspectos positivos e negativos dos itens elencados como norteadores da leitura dos diários e descrições dos viajantes, a tabela organizadora dos dados e o potencial de cruzamento das informações que ela traz.

1. ANTES DOS NOSSOS VIAJANTES.

A formação da cidade de Porto Alegre só pode ser entendida a partir da contextualização das circunstâncias históricas de ocupação e das disputas da região platina. Segundo Francisco Riopardense de Macedo (1999, p. 40) “a compreensão do fenômeno urbano que Porto Alegre representa está, hoje, dependendo de uma área geográfica bem vasta, da qual não pode ser omitido o litoral”, com menção especial ao litoral entre Torres e Rio Grande. Souza e Muller (1997, p. 39) vão um pouco além ao afirmar que “o impulso inicial para a ocupação do território da futura Porto Alegre, isto é, do ‘núcleo’, partiu integralmente de ‘outras regiões’”, englobando aí o espaço geográfico até as margens do Prata.

No início do século XVI, a partir das expedições litorâneas de reconhecimento das terras recém descobertas, as Coroas Espanholas e Portuguesas não se interessaram pelas terras meridionais do Brasil¹¹ (PESAVENTO, 2002). Houve assédios à costa até o posteriormente denominado Rio da Prata, já no lado espanhol do Tratado de Tordesilhas¹². Todavia sem o esforço de estabelecimento e colonização. A exploração do sistema colonial, baseado na exploração de riquezas já existentes na área colonial – o minério, por exemplo – ou na produção agrícola estabelecida para beneficiar a metrópole, não encontrou condições favoráveis nas terras brasileiras do sul. Como afirma Pesavento (2002, p. 8), “o Rio Grande do Sul não se enquadrava em nenhum dos dois casos, daí a sua tardia integração ao sistema colonial”.

Com o vigor da extração e da exploração de riquezas minerais descobertas na parte espanhola da América a partir de meados do século XVI, a coroa portuguesa, a partir do Rio de Janeiro¹³, não tendo a sorte de encontrar em suas possessões riquezas

¹¹ “O Rio Grande do Sul integrou-se tardiamente ao restante do Brasil colonial. Foi descoberto no início do séc. XVI, a partir de expedições litorâneas de exploração e comércio de pau-brasil, típicas da fase pré-colonizadora, que chegaram até o litoral do extremo sul do Brasil. [...] Entretanto, a região permaneceu inexplorada por mais de um século, enquanto que no restante da América portuguesa se desenvolviam os engenhos de açúcar” (PESAVENTO, 2002, p. 7).

¹² O Tratado de Tordesilhas, assinado em 1494, estabelecia uma linha a 370 léguas das Ilhas de Cabo Verde, determinando que as terras a leste deste meridiano pertencessem a Portugal e a oeste a Espanha. (FAUSTO, 2004, p. 42)

¹³ “Quando o Papa Inocêncio XI assina a Bula *Romani Pontifici*, a 22 de janeiro de 1676, estendendo até o Rio da Prata a jurisdição do bispo do Rio de Janeiro, estava, a rigor, ampliando os limites da coroa portuguesa além do Tordesilhas. [...] ...essa conquista diplomática foi seguida, quatro anos depois, com o marco físico da intenção Lusitana: a criação da Colônia do Sacramento, frente a Buenos Aires (janeiro de 1680)” (MACEDO, 1985, p. 23).

de tal importância, ambiciona participar do comércio ilegal de minério para a Europa. Funda então, em 1680, avançando e muito além do estabelecido pelo acordo firmado em Tordesilhas, a Colônia do Sacramento, na margem oposta da embocadura do Rio da Prata em que ficava Buenos Aires (MACEDO, 1999; PESAVENTO, 2002; FAUSTO, 2004). Evidentemente que esta ocupação fora do acordo não se deu facilmente, no entanto só foi realizada porque trazia efetivas vantagens econômicas para Portugal.

Várias vezes cercado, tomado e reconquistado, o núcleo português no Prata representou um interesse estratégico-militar de conservação da área. Economicamente, além da preservação do vantajoso comércio ilícito, implicou o conhecimento, por parte dos portugueses, das imensas reservas de gado da ‘Vacaria del Mar’. Nesta passou a se desenvolver uma intensa atividade de caráter predatório. Caçava-se o gado xucro para dele extrair o couro, que era exportado para a Europa por Buenos Aires ou Sacramento (PESAVENTO, 2002, p. 10).

Antes, porém, com a chegada dos europeus às Américas, a região sul do Brasil era ambiente conhecido quase exclusivamente pelas reduções dos missionários jesuítas – portugueses ou espanhóis¹⁴ – e pelos bandeirantes paulistas. Estes últimos vinham à caça das populações indígenas catequizadas para participarem como mão de obra escrava na economia da produção de açúcar (FAUSTO, 2004; PESAVENTO, 2002). Além disso, a ocupação portuguesa mais meridional encontrava-se em Santa Catarina com os núcleos de São Francisco do Sul e de Desterro, atual Florianópolis. Isso demonstra o quanto a Colônia do Sacramento estava isolada do restante da já dispersa vida da colônia lusa.

Na tentativa de fazer avançar ainda mais o povoamento desta região em direção ao Sacramento iniciou-se no ano de 1686 ou 1688¹⁵, a partir da iniciativa dos Brito Peixoto, o povoamento de Laguna, na extremidade sul do território português limitado pelo Tratado de Tordesilhas (MACEDO, 1999). Esta cidade iria tornar-se um importante ponto de apoio para a manutenção portuguesa da Colônia do Sacramento e na propagação de incursões de efetiva colonização e povoamento do território, “ponto de irradiação da colonização sulina [...] Era a terceira povoação de Santa Catarina no

¹⁴ “Antes dos padres da Província do Paraguai, já jesuítas portugueses haviam penetrado no Rio Grande do Sul, a partir de 1605, estabelecendo reduções desde o Mampituba até a zona do Gravataí” (PESAVENTO, 2002, p. 9).

¹⁵ Não há consenso entre os historiadores em relação a esta data.

fim daquele século e dela partiram sesmeiros para os campos de Tramandaí e Viamão” (MACEDO, 1999, p. 44). Segundo Souza e Muller

A luta pela posse no estuário do Prata e a irradiação da ocupação portuguesa a partir de Laguna na direção sul iriam finalmente proporcionar as primeiras vias organizadas e os primeiros núcleos na Província de São Pedro, assim chamado o Estado do Rio Grande do Sul (SOUZA; MULLER, 1997, p. 36).

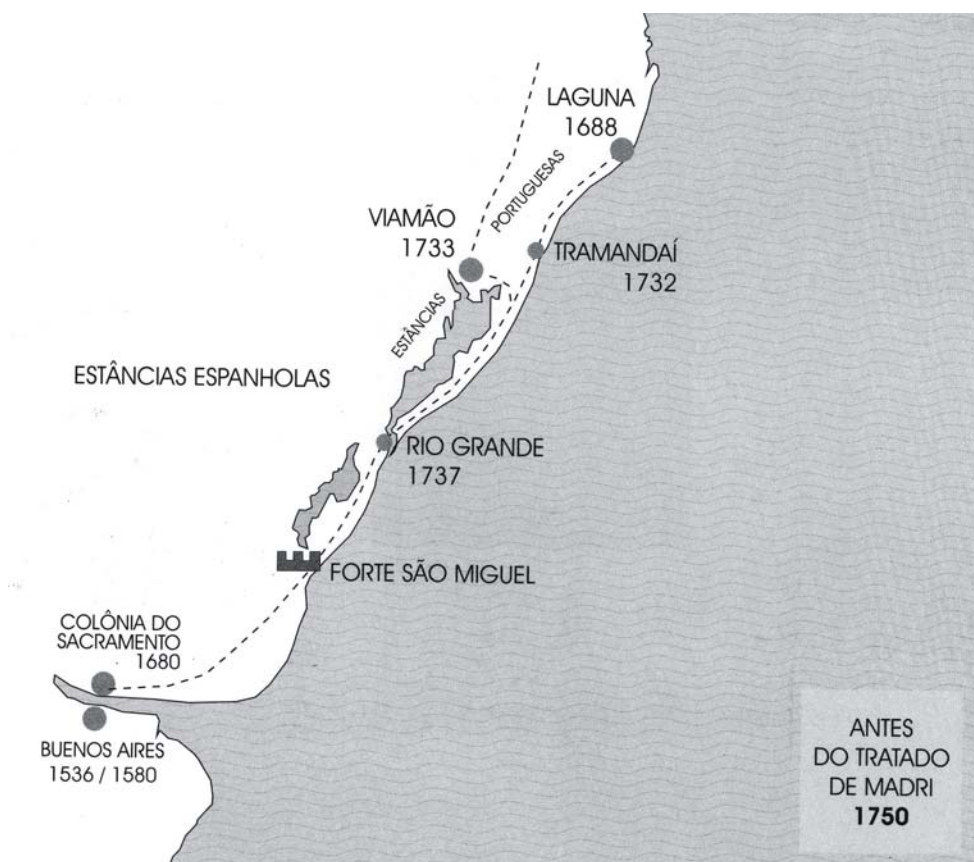


Figura 1: Figura da região entre Laguna e a Baía do Prata e, em pontilhado, os caminhos que conectavam as diversas povoações. Fonte: SOUZA; MULLER, 1997, p. 35.

Nesse caminho que levava de Laguna até Colônia do Sacramento, através do istmo entre o oceano atlântico e a Lagoa dos Patos¹⁶, foram sendo ocupados territórios e levantados povoados como os anteriormente citados Viamão e Tramandaí. Nesta perspectiva de reforçar seu domínio na área e de conservar o comércio na região funda-se ainda a fortaleza-presídio de Jesus-Maria-José em Rio Grande (PESAVENTO, 2002)

¹⁶ “O Rio Grande português da época constituía-se numa estreita faixa de terra entre Laguna e Sacramento” (PESAVENTO, 2002, p. 14).

que seria posteriormente sede do vice-governo do sul do Brasil. Em meados do século XVIII, após o tratado de Madri¹⁷ – que assegurava a troca da Colônia do Sacramento, portuguesa, pela região onde outrora estavam estabelecidos os povoados missioneiros, espanhol – o governador de Buenos Aires D. Pedro Cevallos investe, em 1763, contra a Vila de Rio Grande (MACEDO, 1999; PESAVENTO, 2002). Esta invasão faz com que a administração regional ali instalada transfira-se às pressas para Viamão, transformando-a por dez anos na sede administrativa da Província. A ocupação espanhola e a “fuga dos portugueses, então, iria valorizar a povoação dos campos de Viamão” (MACEDO, 1999, p. 51). Esta transferência foi importante para a formação desta cidade às margens do Guaíba que iremos estudar, pois “em virtude desse porto, o núcleo tomaria a dianteira da então capital Viamão, sobrepondo-se-lhe em virtude da função portuária que desde o início exerceu” (SOUZA; MULLER, 1997, p. 43).

O território do atual município de Porto Alegre, ocupado a partir do ano de 1732 (MACEDO, 1999), era de propriedade de três sesmeiros que ali lidavam com atividades ligadas à “prêa de gado e reprodução deles” (MACEDO, 1999, p. 57). Estes sesmeiros eram Jerônimo de Ornellas Menezes, Sebastião Francisco Chaves e Dyonisio Rodrigues Mendes¹⁸. Afirma Macedo que

[...] nessa imensa área [sesmaria de Jerônimo de Ornellas] havia apenas à 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 público – uma capela (MACEDO, 1999, p. 58).

¹⁷ O Tratado de Madri, de 1750, foi anulado pelo Tratado de El Pardo de 1761 retornando o Sacramento para Portugal e Missões para a Espanha (PESAVENTO, 2002).

¹⁸ Macedo (1999, p. 57) indica que “as propriedades dos três sesmeiros confinantes (...) se referiam duas a duas a limites comuns e sempre arroios de acentuada significação geográfica, tendo, todas elas, como limite ocidental o rio Guaíba. Estendiam-se desde o rio Gravataí até o arroio Salso sendo divididas pelo Jacareí – Dilúvio – e pelo arroio Cavalhada. O primeiro destes, que teve nomes diferentes em cada trecho – o arroio do Sabão, arroio Dilúvio, arroio da Azenha e, finalmente, riacho ou riachinho – dividia as duas principais estâncias, a de Santa Ana, de Jerônimo de Ornellas e a de São José, de Sebastião Francisco Chaves”.

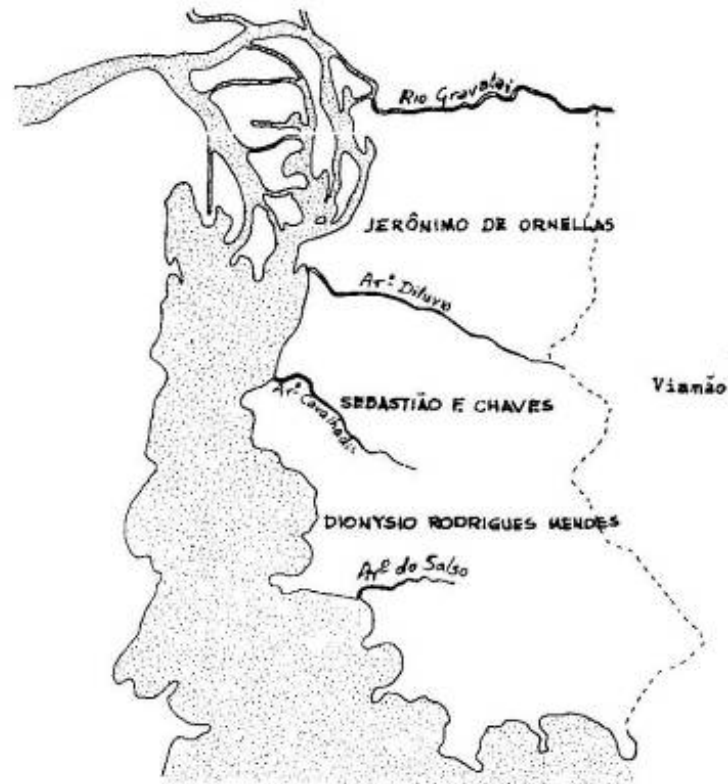


Figura 2: Imagem da divisão entre as sesmarias de Jerônimo de Ornellas, Sebastião Francisco Chaves e Dyonisio Rodrigues Mendes. Fonte: MACEDO, 1999, p. 46.

Pouco antes da investida de Ceballos à Rio Grande – e a conseqüente transferência da capital da Província para Viamão referida antes –, o reflexo da troca estabelecida pelo tratado de Madri, de 1750, se dá em local distante. Por conta desta troca realizada entre as coroas ibéricas “o rio Jacuí assume relevante importância como estrada líquida de penetração ocidental, ao mesmo tempo que se torna imperiosa a ocupação do solo, isto é, a povoação da grande área interiorana que passaria à Coroa Portuguesa” (MACEDO, 1999, p. 59). Os indivíduos que passariam a percorrer este ambiente com o intuito de povoá-lo seriam portugueses emigrados do arquipélago dos Açores. Estavam destinados também a iniciar uma economia de subsistência que proveria as tropas sediadas no Rio Grande do Sul (PESAVENTO, 2002). Macedo (1999, p. 59) aponta que “foi providenciada a colonização com ilhéus açorianos; do Rio Grande partiu um grupo para Rio Pardo e de Laguna veio um outro para o Sítio do Dornelles”. Assim, o porto de Viamão, na sesmaria do Dornelles, estratégico ponto geográfico para o encontro e provimento dos que percorreriam os caminhos fluviais rumo à oeste, em direção às Missões e ao vale do Jacuí, ou ao sul, em direção à Rio

Grande e de lá para o Atlântico, assume maior relevância no contexto regional (MACEDO, 1999). Segundo Pesavento (2002, p.22)

[...] chegando em grandes levas a partir de 1752 (ponto alto da imigração), os ‘casais d’El Rey’ foram distribuídos pelo Porto de Viamão ou do Dornelles (Porto Alegre) e pela beira do Jacuí (Rio Pardo, Santo Amaro, Triunfo, Taquari), não recebendo terras de imediato, ante a possibilidade de serem transferidos para as Missões.

Macedo (1982, p. 47) indica que estes chegam “na ponta da península onde é hoje o centro de Porto Alegre, não para povoar e sim para concluir o preparo de embarcações que os lavariam pelo rio Jacuí até as proximidades da área destinada pelo Tratado de Madri”. Na ponta da península, aquele pequeno núcleo “passa de vila de Pescadores ao ‘Porto dos Casais’” (SOUZA; MULLER, 1997, p. 41).

Frustrado o Tratado de Madri esta população permaneceu ali e pouco a pouco foi se instalando de maneira mais permanente. Macedo (1973, p. 61) explica que “os insucessos da demarcação dos limites retiveram os ilhéus nesta área, durante vinte anos, sem receber terras, uns plantando pequenas roças e outros trabalhando nas fortificações de Santo Amaro”. O deslocamento da capital para Viamão engrossa a população incipiente da ponta da península e o povoado é elevado à freguesia em 1772 (MACEDO, 1982; SOUZA; MULLER, 1997). Um ano depois, “em 1773 tornou-se capital da Província, mesmo antes de ser elevada a Vila” (SOUZA; MULLER, 1997, p. 47)¹⁹. A dinamização das funções comerciais e portuárias foi possível devido à produção de trigo realizada pelos portugueses açorianos a partir de 1780 (PESAVENTO, 2002; SOUZA; MULLER, 1997). Assim, Porto Alegre assume a “*função de apoio à produção agrícola*, que vai continuar sendo o marcador de ritmo de

¹⁹ Macedo apresenta a polêmica sobre a data de fundação da cidade. Permanecia, segundo ele, ainda no fim da década de 1960 o dia de 5 de novembro de 1740 como a da fundação e colonização da cidade, sendo o fato comemorado anualmente nesta data. O Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Sul defendia, à época, data diversa, e Macedo acompanha a posição do Instituto nessa questão. Segundo este autor “Aquela era apenas a data em que um cidadão recebeu, provisoriamente, o direito de permanecer na terra que ocupava, para continuar seu trabalho de prear e criar gado alçado existente no lado dos espanhóis” (MACEDO, 1982, p. 45). O dia coreto seria então 25 de março de 1772, quando é assinado edital criando a Freguesia de São Francisco do Porto dos Casais, separado da jurisdição da Freguesia de Nossa Senhora da Conceição de Viamão. Assim criava-se o primeiro serviço público, o primeiro equipamento comunitário para os residentes da área, e a partir dali os nascidos naqueles limites, não sendo mais registrados em Viamão, seriam porto-alegrenses. “Porto Alegre como povoação existia desde 26 de março de 1772, mas torna-se vila de fato com a instalação da Câmara em 6 de setembro de 1773” (MACEDO, 1982, p. 49).

seu crescimento, muito mais do que a pecuária” (SOUZA; MULLER, 1997, p. 48). A incidência de doenças nos trigais – que atacou as plantações gaúchas em 1814 – e a competitividade do produto proveniente de outros países protegidos por baixas taxas de exportação acabaram por desestimular novas plantações (PESAVENTO 2002; SOUZA; MULLER, 1997).

Apesar dos problemas com a produção tritícola o prestígio de Porto Alegre não se abateu, pois “o acerto do núcleo escolhido para a nova capital é atestado pelo fato de Porto Alegre assumir o seu papel e nunca mais deixar de exercê-lo” (SOUZA; MULLER, 1997, p. 47). Atestam esta mudança de caráter do povoado uma série de equipamentos públicos que vieram prover a cidade. Entre eles, o primeiro Palácio do Governo,

[...] construído em 1774 na praia do Arsenal, e um novo, levantado já na praça da Matriz, em 1784. Ainda em 1774 é erigida a Intendência Municipal, passando-se a ter a Casa de Junta ao lado do Palácio do Governo a partir de 1790, que mais tarde se transformaria na sede da Assembléia (SOUZA; MULLER, 1997, p. 47).

Além destes foram erguidas a Casa da Alfândega em 1800 – substituída por outra em 1818 –, a cadeia e a forca em 1795 (SOUZA; MULLER, 1997, p. 47-48).

Ainda segundo Souza e Muller (1997) em 1798 já existiam as praças da Harmonia – atual Brigadeiro Sampaio – e da Quitanda – atual da Alfândega, mas com outra forma dada a margem do Guaíba também ter outra configuração. Na Praça da Alfândega, em 1804 o governador da província mandava erguer uma ponte sobre o rio, com cais e trapiche para um desembarque mais facilitado (FRANCO, 1998, p. 23). “Em torno desse cais, aglomeravam-se os comerciantes, e, desde cedo, também os quitandeiros, para a prática de seu miúdo negócio” (FRANCO, 1998: 25). Segundo Franco (1998, p. 25) “a implantação da Alfândega (um sólido prédio térreo que se defrontava com o rio no alinhamento da atual Rua 7 de Setembro) foi decisiva para traçar os destinos da antiga Praça da Quitanda”. Ela afirma e reforça seu caráter de centro de convergência da população no pequeno povoado.

Souza e Muller (1997) indicam outras obras importantes para a cidade:

O povoado contava com uma série de serviços: em 1773, foi fundada a Irmandade de São Miguel e Almas, contando com um cemitério atrás da Igreja da Matriz de Nossa Senhora Madre de Deus, no Alto da Praia; em 1795, construíram-se uma enfermaria, a futura Santa Casa, e um cemitério na praça Dom Sebastião. A construção da Santa Casa propriamente dita só se daria em 1826, mas a capela dos Passos foi iniciada ainda no período, em 1819. Desde 1798, contava-se com o serviço de Correio. Em 1794, foi instalada na atual rua Uruguai a Casa da Comédia, para cujas apresentações espectadores traziam as suas cadeiras de casa. Em 1800, 'foram creadas as tradicionaes Escolas de Antonio D'Ávila, alcunhado Amança Burros e Antonio Paraizo Mariano, conhecido por Tico-Tico' (IBGE, 1910, p.84). Em 1807, é iniciada a construção da Igreja Nossa Senhora das Dores e, dez anos mais tarde, a de Nossa Senhora do Rosário (SOUZA; MULLER, 1997, p. 49).

Podemos fazer referência ainda à construção do primeiro Arsenal de Guerra, em 1774, de duas fontes públicas para o abastecimento de água em 1779, uma próxima a atual praça Argentina e outra na rua Jerônimo Coelho esquina com a rua General Paranhos e às fortificações que defendiam a cidade e foram levantadas em 1778 (SOUZA; MULLER, 1997, p. 49).

É a Porto Alegre com estas características e contando com estes serviços públicos e de infra-estrutura urbana, equipamentos e espaços públicos, além de uma malha urbana mais ou menos estabelecida que, em 1820, chega à cidade nosso primeiro viajante, Auguste de Saint-Hilaire. Alcançamos então o período temporal que pretendemos estudar, momento em que a cidade assenta-se como núcleo mais estruturado do que o dos anos do início da ocupação e fixação no território; em que Porto Alegre consolida suas características de entreposto comercial e porto de escoamento da produção regional com o estabelecimento das colônias de imigrantes alemães, vindos a partir de 1824, e posteriormente italianos, vindos a partir de 1875, desenvolvendo agricultura de subsistência e comércio do excedente; e ainda, apesar do relevante crescimento da população e do desenvolvimento da cidade é, contudo, mais contido do que o acelerado processo de modernização do país e da cidade, advindo com a república. Este intervalo de tempo de 70 anos – que é o da fase da imigração – é um momento em que a população da capital cresce substancialmente. De 12 mil em 1820 a pouco mais de 52 mil em 1890, crescimento este de quase cinco vezes (SOUZA; MULLER, 1997, p. 32). Há, além disso, outro fato relevante que deve ser apontado, como indicam Souza e Muller (1997, p.31)

A terceira fase [a da imigração], do ponto de vista do crescimento populacional, tem dois períodos característicos. Até meados do século 19, o crescimento é lento. Nele ocorrem como fatos notáveis, em 1824, o início da imigração alemã – cujo volume ainda não chega a influir significativamente no número de habitantes –, e de 1835 a 1845, a Guerra dos Farrapos – esta, sim, de influência sensível, produz uma estagnação geral, inclusive referente ao aumento da população. Da segunda metade do século 19 em diante, as taxas de crescimento são bem mais altas, chegando, em 1890, a 52 mil habitantes.

Sendo assim, a partir desta indicação da heterogeneidade do período, é necessário fazer uma distinção dentro do limite temporal do período da imigração entre os viajantes que estiveram antes e depois da Guerra dos Farrapos. Isso é necessário para que se possa compreender de maneira mais adequada as circunstâncias da passagem de cada um deles pela capital. Passaram antes do fim da Guerra dos Farrapos Auguste Saint-Hilaire – 1820 e 1821 – e Arsène Isabelle – 1834. Estiveram depois os viajantes Robert Avé-Lallement – 1858, Oscar Canstatt – 1869/70, Wilhelm Breitenbach – 1880/83 e Moritz Schanz – 1890.

2. OS VIAJANTES EM PORTO ALEGRE

Neste capítulo posicionaremos temporalmente e contextualmente os seis viajantes estrangeiros adotados – Saint-Hilaire, Arsène Isabelle, Avé-Lallement, Oscar Canstatt, Wilhelm Breitenbach, e Moritz Schanz – dentro da trajetória histórica da cidade de Porto Alegre. Apresentaremos também os trechos extraídos dos diários dos viajantes relativos às categorias de análise elencadas e organizadas na tabela com o intuito de avaliar as informações que nos oferecem suas impressões. Compreenderemos o momento da passagem de cada viajante pela cidade posicionando-os frente aos dados conhecidos sobre a presença de equipamentos urbanos, dos serviços públicos e de infraestrutura, das características de seus espaços públicos, de aspectos da cidade em diversas dimensões. Assim poderemos também examinar se e em que medida estas informações se assemelham ou divergem nas anotações sobre Porto Alegre.

2.1. AUGUSTE SAINT-HILAIRE.

Quando este viajante chega ao Brasil o país já estava com seus portos abertos às nações amigas²⁰, abertura realizada logo após a transferência da corte portuguesa de Lisboa que aportou no Rio de Janeiro no ano de 1808²¹. Esta transferência, além de outros aspectos como a reviravolta nas relações entre Metrópole e Colônia e o esboço de uma vida cultural na colônia, foi o momento em que passaram a aportar com mais frequência no Brasil cientistas e viajantes estrangeiros como, por exemplo, os já celebres Debret, Rugendas, Spix e Martius (FAUSTO, 1995). É nesse contexto que Saint-Hilaire, bem como outros estrangeiros, chegam ao Brasil para pesquisá-lo.

²⁰ “Logo ao chegar, durante sua breve estada na Bahia, Dom João decretou a abertura dos portos do Brasil às nações amigas (28 de janeiro de 1808). Mesmo sabendo-se que naquele momento a expressão ‘nações amigas’ era equivalente à Inglaterra, o ato punha fim a trezentos anos de sistema colonial” (FAUSTO, 1995, p. 122).

²¹ “Em novembro de 1807, tropas francesas cruzaram a fronteira de Portugal com a Espanha e avançaram em direção a Lisboa. O Príncipe Dom João, que regia o reino desde 1792, quando sua mãe Dona Maria fora declarada louca, decidiu-se, em poucos dias, pela transferência da Corte para o Brasil” (FAUSTO, 1995, p. 121).



Figura 3: Imagem de Auguste Saint-Hilaire.
Fonte: SAINT-HILAIRE, 1999, p. 5.

Augustin François Cesar Provençal de Saint-Hilaire, francês nascido em Orleans em 1779, naturalista e botânico (BELUZZO, 1994) “desde jovem, voltou-se para os estudos de História Natural, nos quais se destacou como brilhante autodidata” (FILHO; FRANCO, 2004, p. 38). Chegou ao Brasil em 1816, na comitiva do Conde de Luxemburgo (BELUZZO, 1994, p. 158). Com o intuito de “estudar a flora brasileira e formar coleções de história natural” (BELUZZO, 1994, p. 158) fez extensas incursões pelo país totalizando algo próximo a “2.500 léguas no lombo de muares no interior do País” (DREUZI, R., *in* SAINT-HILAIRE, 2002, p. 9), mas também a pé, de canoa, cruzando campos, montanhas e rios. Para suas pesquisas de campo optou pelo espaço geográfico do Brasil Meridional. Percorreu os atuais estados do Rio de Janeiro, Espírito Santo, Minas Gerais, Goiás, São Paulo, Santa Catarina e Rio Grande do Sul além de ter percorrido também o Uruguai (BELLUZZO, 1994). Procurava o conhecimento da natureza Brasileira, mas não se limitou a ela. Nas pausas entre as jornadas diárias, mesmo durante as incursões a regiões difíceis e ermas, anotava minuciosamente aspectos de História, geografia, etnografia e zoologia. Além das observações acerca da fauna e da flora, objetivo de sua expedição pelo País, “não foi menor também a argúcia com que buscou observar nossa sociedade oitocentista, dela nos dando um painel de cores nítidas” (CESAR, G. *in* SAINT-HILAIRE, 2002, p. 3).

Este personagem, adotado neste trabalho como um dos preciosos informantes sobre o século XIX, entra no atual estado do Rio Grande do Sul no dia cinco de junho

de 1820. Vinha percorrendo nos dias anteriores o litoral do que hoje conhecemos como o estado de Santa Catarina. Cruza o rio Mampituba e chega à guarda de Torres. Dali percorre o litoral gaúcho passando por Tramandaí até seguir a oeste entrando no continente. Segue então até Viamão e chega no dia 21 de junho a Porto Alegre, onde passa pouco mais de um mês. No dia 28 de julho, ao sair de Porto Alegre para seguir sua viagem exploratória, busca o caminho em direção a leste passando novamente por Viamão. Dali ruma a Palmares do Sul, Mostardas, Rio Grande entre outros pequenos povoados ao longo do istmo que separa a Lagoa dos Patos e o Oceano Atlântico. Seguindo adiante, passando entre a Lagoa Mangueira e o Atlântico, chega ao Chuí, fronteira com o Uruguai. Entra no Uruguai em outubro de 1820 e retorna ao Rio Grande do Sul em janeiro de 1821 já pela fronteira oeste, próximo à região das Missões e, descendo o Jacuí, volta à Porto Alegre em 16 de maio de 1821.



Figura 4: Percurso de Auguste Saint-Hilaire pelo Rio Grande do Sul e Uruguai. Realizado pelo autor com base em imagem do *google earth*.

Logo, passa por Porto Alegre em duas temporadas. A primeira no inverno de 1820, entre os meses de junho e de julho e, a segunda, no outono-inverno do ano de 1821, entre meses de maio e julho. A partir de 1825, já de volta a Paris, começa a publicar seu trabalho sobre a flora Brasileira – *Flora Brasiliae Meridionalis* – e nas décadas de 1830, 1840 e 1850 edita seus relatos sobre as vivências com o Brasil. Na

década de 1880, já postumamente²² é editada por R. de Dreuzy a última obra de Saint-Hilaire contendo a descrição da exploração dos territórios da Província do Rio Grande do Sul e do Uruguai (BELUZZO, 1994; SAINT-HILAIRE, 2002).

Ao comentar os aspectos locacionais da cidade de Porto Alegre – implantação, arrabaldes, malha urbana/arruamento e a aparência geral do conjunto – Saint-Hilaire anota em relação à implantação da cidade que, desde a estrada que leva de Viamão a capital “divisa-se então a cidade e segue-se pelo alto da colina, que tem a forma de um istmo, na direção de um lago (Lagoa dos Patos), sobre o qual está situada a cidade” (SAINT-HILAIRE *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 39). Mais adiante escreve que “Porto Alegre (...) fica situada em agradável posição sobre uma pequena península formada por uma colina que se projeta de norte a sudoeste sobre a Lagoa dos Patos” (SAINT-HILAIRE *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 41). Equivoca-se o autor ao nominar o Guaíba de Lagoa dos Patos. No entanto sua percepção é a de que a cidade assenta-se sobre a colina que avança rumo às águas do Guaíba e somente sobre ela. Ao afirmar que esta península tem a forma de um istmo o faz para reforçar a percepção de quão delgada, estreita, é a faixa de terra onde está situada esta cidade. Cabe ainda notar a adjetivação em relação a posição da cidade que é, segundo ele, agradável. Mais adiante indica que “a cidade de Porto Alegre dispõe-se em anfiteatro sobre um dos lados da colina de que falei, voltado para noroeste” (SAINT-HILAIRE *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 42). Ao tratar a cidade como anfiteatro parece querer indicar ambiente que se apresenta organizado em desnível, por patamares e não simplesmente como uma forma geométrica semi-circular.



Figura 5: J.B. Debret. Pintura em aquarela sobre papel intitulada *Paranaguá*²³, 1827. A referência à cidade é um equívoco do autor. Trata-se na verdade de um panorama da cidade de Porto Alegre. Fonte: BANDEIRA, 2008, p. 310-311.

²² Auguste Saint-Hilaire morreu na cidade francesa de Turpinière em 1853.

Ao discorrer sobre os arrabaldes da cidade o naturalista distingue seus arredores entre o norte-nordeste e ao sul da colina. Tomando como referência o caminho desde Viamão em direção à capital, indica que “à esquerda da colina, aquém da cidade, existe um vale largo e pouco profundo, coberto de pastos rasos idênticos aos demais dos arredores desta localidade” (SAINT-HILAIRE *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 39). Não especificamente em relação aos arrabaldes da cidade, mas à face sul da península o viajante escreve que “a cidade possui várias casas no lado oposto [ao noroeste da colina], esparsas e desalinhadas, entremeadas de terrenos baldios, pequenas e mal construídas, quase todas habitadas pela população pobre” (SAINT-HILAIRE *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 44). Sua descrição dessa planície ao sul da colina é de um lugar pouco habitado, com casas pequenas, mal construídas e dispersas pelo território, com terrenos desocupados cobertos de pastos rasos. Um espaço para população pobre. Já ao comentar os arrabaldes do outro lado da colina, mais próximos ao caminho por onde chegou à Porto Alegre, aponta que “à direita da colina, entre ela e o lago, estendem-se terrenos baixos, semeados de casas de campo e de plantações de mandioca e cana-de-açúcar” (SAINT-HILAIRE *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 39). Anota ainda que “os terrenos planos e cultivados que vi, logo ao chegar a Porto Alegre, ficam apertados entre o caminho novo e a colina na extremidade da qual se acha a cidade” (SAINT-HILAIRE *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 39). Ao contrário do lado sul, este, contido entre o Guaíba e a colina, é de terrenos cultivados. Assemelha-se ao outro por também se caracterizar por um ambiente de terrenos baixos e de casas dispersas. Através de suas descrições nota-se que, apesar de dispersa e bastante rarefeita, havia ocupação por habitações e áreas de cultivo para além do núcleo urbano da ponta da colina. Os autores Souza e Muller (2007), Franco (1998) e Macedo (1999) chamam a atenção aos arredores da cidade a partir de meados do século XIX com o crescimento dos arraiais que futuramente seriam incorporados à malha da urbana da cidade.

²³ Esta aquarela realizada em 1824 por Jean Batiste Debret – artista francês que veio ao Brasil junto com a Missão Artística Francesa do início do século XIX – é, segundo seu título, de Paranaguá, cidade de Santa Catarina. No entanto, se comparada aos mapas de datas próximas e às descrições de Auguste Saint-Hilaire percebe-se o equívoco do autor. Trata-se na verdade de panorama da cidade de Porto Alegre, vista desde o norte.

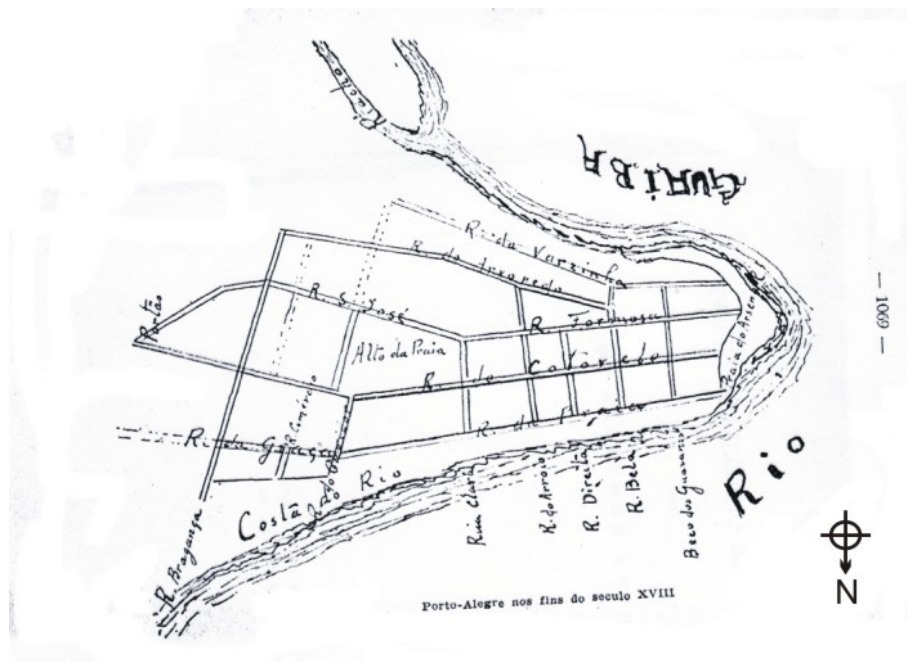


Figura 6: Mapa de Porto Alegre por Tupi Caldas em 1940 imaginando o que teria sido a primeira disposição das ruas da cidade em seus primeiros anos. Fonte: FIALHO, 2010, CD de imagens.

O botânico também dirige seu olhar à malha urbana e às ruas da cidade. Segundo seus apontamentos

[...] ela se compõe de 3 longas ruas principais que começam um pouco aquém da península, no continente, por assim dizer, estendendo-se em todo o comprimento paralelamente ao lago, sendo atravessada por outras ruas muito mais curtas, traçadas sobre a encosta da colina (SAINT-HILAIRE *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 42).

Cada uma das três ruas segue paralela ao leito do Guaíba e as outras, transversais, sobem a colina. Algo como uma malha xadrez comprida e estreita que se assenta sobre a face da colina voltada ao norte. Seu texto nos leva a crer que só havia cidade, com malha urbana e certa densidade de habitações, na face voltada ao norte. Ao sul, tanto na encosta da península quanto na baixada, não havia cidade, só as poucas e dispersas casas pobres ao longe.

Sobre as ruas escreve que

[...] uma dessas três grandes ruas, chamada Rua da Igreja [atualmente Duque de Caxias], estende-se sobre a crista da colina. É aí que ficam os três principais edifícios da cidade, o Palácio, a Igreja Paroquial e o

Palácio da Justiça. São construídos alinhados e voltados, para noroeste (FILHO; FRANCO, 2004, p. 42).

A rua da crista da colina apresenta uma linda vista para seus arredores e empresta sua imponência aos principais edifícios da cidade – os dos poderes religiosos, da justiça, e da administração da Província. Faremos mais comentários em relação a esse local, sua praça e edifícios mais adiante.

Este viajante estrangeiro faz observações bastante elogiosas à aparência geral do conjunto da cidade e à paisagem que a partir dela se avista. Ele anota que “do pouco que se disse a respeito da posição de Porto Alegre se depreende quão agradável ela é. [...] Aqui lembramos o sul da Europa e tudo quanto ele tem de mais encantador” (SAINT-HILAIRE *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 39). Afirma ainda mais adiante que

Querendo gozar uma vista de aspecto diferente, mas também cheia de encantos, basta, logo que se chega ao alto da cidade, na rua da Igreja, voltar-se para o lado oposto àquele que acabo de descrever [que foi o lado contrário ao da rua da praia]. A parte do lago que banha a península do lado sudoeste forma uma grande enseada de contorno semi-elíptico, de águas ordinariamente tranqüilas (SAINT-HILAIRE *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 43).

Reafirma a adjetivação – agradável – quanto a posição da cidade em relação a seu sítio e compara-a à região do sul da Europa, ao ambiente mediterrâneo talvez. Essa analogia é possível por conta da relação entre montes e água, de aspecto para ele encantador. Chama sua atenção também a vista que se descortina a partir do topo da península onde está situada a cidade. Dali divisa as águas calmas do Guaíba, suas ilhas e seus arredores. Saint-Hilaire (*in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 42) aponta que “para além da Rua da Igreja, do Palácio, dos edifícios vizinhos dessa praça e das casas existentes mais abaixo, avista-se o lago, que apresenta ter a mesma largura do Loire em Orléans, circundado de ilhas baixas e cobertas de vegetação pouco crescida.” Depreende-se destas descrições que a aparência geral da cidade é para ele muito boa, agradável, encantadora.

Quando observa os serviços públicos e de infra-estrutura urbana faz comentários, inicialmente, sobre as estradas. Segundo ele

O caminho que lá [na casa de campo do Conde de Figueira a 3/4 de légua da cidade] vai dar tem o nome de caminho novo, porque foi aberto recentemente. É uma continuação da grande estrada de Porto Alegre, e, como é muito plano torna-se mais cômodo para as carruagens do que aquele pelo qual cheguei. De um lado o caminho é guarnecido por uma linha de salgueiros e no outro existem casas de campo e jardins cercados de sebes de uma mimosácea espinhosa (FILHO; FRANCO, 2004, p. 39).

Este caminho impressiona o francês pela beleza e apazibilidade, o que o leva até mesmo a compará-lo a caminhos europeus. Escreve ele que “raros são os passeios tão encantadores como o do caminho novo, o qual lembra tudo quanto existe de mais agradável na Europa” (SAINT-HILAIRE *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 39). Essa analogia com o que de agradável existe em seu continente nos parece uma tentativa do autor em europeizar traços da cidade antes desconhecida, de ver virtude só no que se assemelha ao seu ambiente.



Figura 7: Detalhe do Caminho Novo da cidade de Porto Alegre em aquarela por J.B. Debret, 1827. Fonte: BANDEIRA, 2008, p. 310-311.

Não foge de seu exame o abastecimento de água e esgotamento sanitário de Porto Alegre. Declara que “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 *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 44). Água de consumo e água servida no mesmo corpo d’água. Não descreve fontes ou outros lugares possíveis de

abastecimento de água. As duas fontes públicas para o abastecimento de água construídas em 1779 referidas anteriormente – citadas das obras dos estudiosos sobre a cidade – não são mencionadas no texto do francês. Numa anotação direta em relação a elas, Macedo (1993, p. 32) defende que

[...] poderíamos dizer que o equipamento mais importante do século XVIII foi o de abastecimento d'água. É evidente que nos primeiros anos a população coletou-a diretamente do rio. [...] Daí, a Câmara ter autorizado, em 1779, a construção de 'duas fontes públicas, uma na antiga várzea (Parque Farroupilha), abaixo da atual Praça Argentina, e outra na atual Rua Jerônimo Coelho esquina da Rua General Paranhos' (que mais tarde seria a Borges de Medeiros).

No texto do naturalista francês é o lago o manancial de água potável para consumo. Como ele ficou mais de um mês na cidade e fez descrições detalhadas de aspectos diversos da cidade acreditamos que a ausência de apontamento em relação às fontes denota que este autor não viu nelas importância suficiente no contexto da experiência cotidiana em Porto Alegre e no abastecimento de água. Essa falta de correspondência entre os escritos pode suscitar a idéia de que mesmo com o equipamento à disposição ele não era tão relevante quanto afirma Macedo.

Num breve comentário que faz sobre a Rua da Praia, atual dos Andradas, indica as formas pelas quais as pessoas transitam pela cidade. Escreve que nela “se encontram numerosas pessoas a pé e a cavalo” (SAINT-HILAIRE *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 42), os meios mais recorrentes de circular pela cidade. Talvez por ser óbvio demais não encontramos nos autores que estudam a capital menção aos meios de circular pela cidade. Ao descrever as ruas faz declarações em relação ao seu calçamento. Anota que

Várias dessas ruas transversais são calçadas, outras somente em parte, porém todas muito mal pavimentadas. Na chamada Rua da Praia, que é a mais próxima do lago, existe diante de cada grupo de casas um passeio constituído por largas pedras chatas em frente do qual são colocados, de distância em distância, marcos estreitos e altos (SAINT-HILAIRE *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 42).

Noutro momento comenta a falta de limpeza das ruas. Avalia-as tão suja que chega a ressaltar que “depois do Rio de Janeiro não vi cidade tão suja, talvez mesmo mais suja que a metrópole” (SAINT-HILAIRE *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 39).

Tratando ainda da limpeza da cidade, pior que a da movimentada capital do país²⁴, dá a razão de sua sujeira e indica os locais onde o seu acúmulo é maior. Segundo ele

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 uma extrema sujeira. As encruzilhadas, os terrenos baldios e principalmente as margens do lago são entulhadas de lixo” (SAINT-HILAIRE *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 44).

Essa imagem reforça a idéia de uma cidade muito suja, repleta de lixo.

O autor não faz referência alguma quanto à iluminação e ao policiamento na cidade.

Em relação aos equipamentos e espaços públicos extraímos de seu diário, anotações a respeito dos hospitais, templos religiosos, edifícios públicos, dentre outros que serão apresentados. Ao fazer alusão à futura Santa Casa de Misericórdia afirma que

Fora da cidade, sobre um dos pontos mais altos da colina onde ela se desenvolve, iniciou-se a construção de um hospital cujas proporções são tamanhas que talvez não seja terminado tão cedo. Mas sua posição foi escolhida com rara felicidade, ficando perfeitamente arejado, bastante distanciado da cidade para evitar contágios e ao mesmo tempo próximo quanto às facilidades de suprimento médico e farmacêutico (SAINT-HILAIRE *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 44).

A descrição da posição da Santa Casa ainda em construção sugere duas questões. A primeira é que, em contraposição ao fora da cidade onde o hospital estava sendo construído, o dentro da cidade, ou seu limite, ou o espaço de sua intensa vida, não chegava perto das obras da Santa Casa já que esta estava, segundo o naturalista, bastante distanciada. A outra é a possível motivação da escolha da localização do futuro hospital, fora da cidade – afastando os doentes dos sãos, evitando contágios pelo ar que se renova constantemente em lugar alto – que deveria ter relação com as noções de saúde da época.

²⁴ Não encontramos nos escritos de Saint-Hilaire relativos ao Rio de Janeiro descrições acerca do asseio das ruas. Conforme ele mesmo indica “não descreverei, outrotanto, a cidade do Rio de Janeiro que, sob vários aspectos, é hoje em dia tão conhecida como as maiores capitais da europa” (SAINT-HILAIRE, 1938, p. 22).

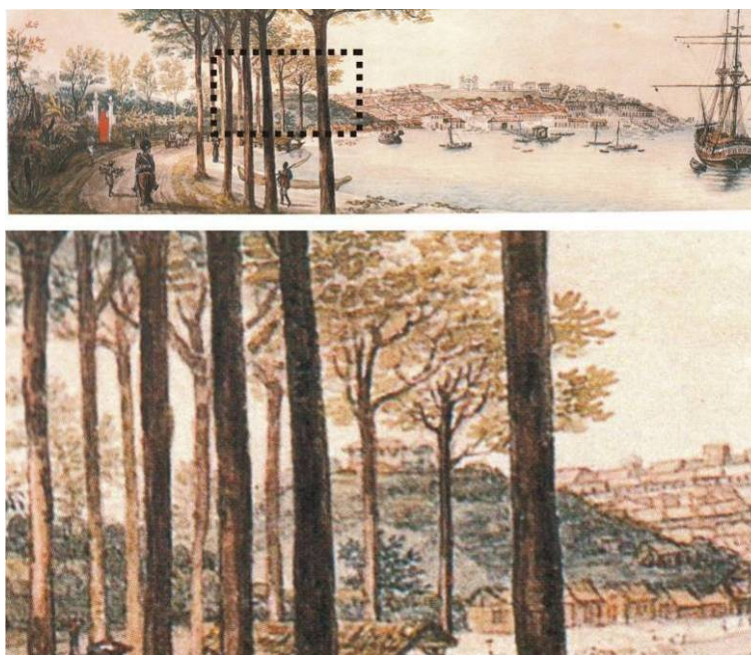


Figura 8: Detalhe da Santa Casa ao fundo entre as árvores em aquarela da cidade de Porto Alegre por J.B. Debret, 1827. Fonte: BANDEIRA, 2008, p. 310-311.

No lado oposto ao da Santa Casa, já na ponta da península, “na extremidade da Rua da Praia existem dois prédios, vizinhos, servindo de armazéns para a marinha, de depósito de armas, e onde se instalou, para as necessidades das tropas, oficina de armeiro, seleiro e carreiro” (SAINT-HILAIRE *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 43). A ponta da península era usada então como espaço militar. Mais adiante há a descrição desses prédios. Segundo ele “do lado do lago, onde esses prédios têm a fachada, cada um apresenta uma espécie de apartamento alongado, de rés-do-chão, na extremidade do qual há um pavilhão de um andar” (SAINT-HILAIRE *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 43-44).

Enquanto aos templos religiosos o francês aponta que “além da igreja paroquial existem mais duas outras ainda não terminadas. Numa, contudo, já celebram missa, enquanto a outra, ainda não coberta, tem sua construção paralisada” (SAINT-HILAIRE *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 43). A construída é a da Matriz e as duas em construção são a das Dores e a Nsa Sra do Rosário. Estendendo sua análise à posição da Igreja das Dores anota que “entre os dois edifícios [de cunho militar da ponta da península] há um espaço considerável, correspondendo, em um plano mais elevado, à Igreja das Dores, uma das duas retrocitadas” (SAINT-HILAIRE *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 43-44). Ao avaliar o espaço defronte à igreja das Dores escreve que

Em frente da igreja, além dos armazéns e portanto próximo ao lago, vê-se uma coluna encabeçada por um globo, indicando que a cidade é a sede de uma comarca. Diante dela construiu-se um dique de pedra destinado a servir de cais para os 2 armazéns. Esse conjunto teria um belo efeito se a igreja estivesse pronta, se o terreno existente entre ela e os dois armazéns tivesse sido nivelado, e se estes, embora construídos sob a mesma planta, não apresentassem diferenças tão chocantes (SAINT-HILAIRE *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 44).

É uma descrição que demonstra preocupação com a aparência do conjunto de prédio inacabado, esplanada desnivelada e diferenças chocantes entre as edificações. Mais adiante comenta que neste trecho da cidade próximo à ponta da península

[...] haviam começado um cais destinado ao arsenal, defronte da Igreja das Dores. Também iniciado sob o governo do Conde de Figueira foi interrompido após sua partida. Aliás 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 estragaram muito e, em breve, nada mais haverá (SAINT-HILAIRE *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 47).

Essa passagem reafirma sua percepção estética da falta de relação entre as partes construídas, o que possivelmente sugere projeto que não atentou ao contexto e ao conjunto ou, até, a falta de projeto. Por outro lado esta percepção não viria de um espírito despreparado em avaliar nuances projetuais próprias da linguagem clássica e barroca do projeto de espaços da cidade²⁵ como a simetria criada entre prédios semelhantes posicionados nas faces da praça, a força que a edificação ganha ao posicionar-se no ponto focal do conjunto, a importância estética da relação entre pólos do eixo formado pela perspectiva marcada. A preocupação se estende ainda à relação incompatível entre materiais utilizados para a construção e local de construção – a beira d'água.

²⁵ Sobre a linguagem barroca nos projetos dos espaços urbanos ver BENEVOLO, Leonardo. História da Cidade. 4ª Ed. São Paulo: Editora Perspectiva, 2005.

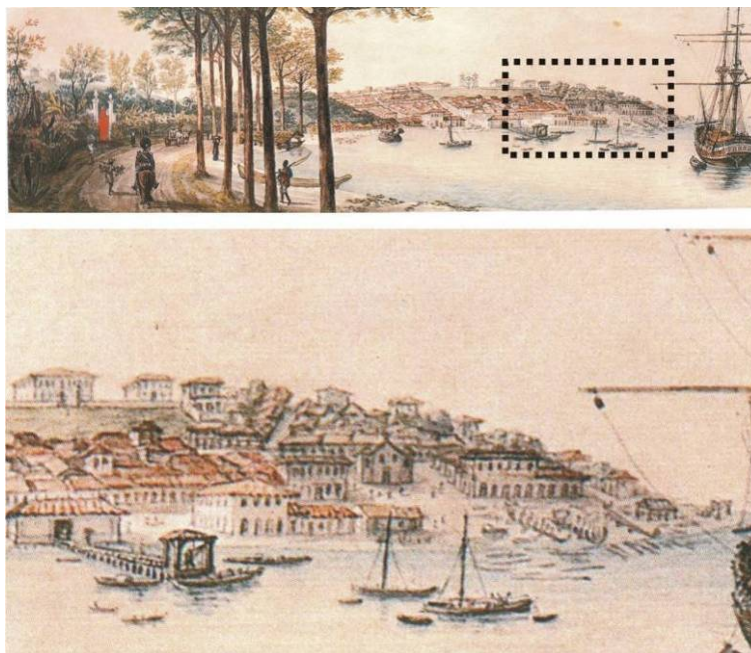


Figura 9: Detalhe do Largo da Forca e da Igreja das Dores (ao centro) em aquarela de Porto Alegre por J.B. Debret, 1827. Fonte: BANDEIRA, 2008, p. 310-311.

Sobre o cais e a alfândega indica que,

Quase na metade dessa rua [a rua da Praia] existe um grande cais dirigido para o lago, e ao qual se vai por uma ponte de madeira de cerca de cem passos de comprimento, guarnecida de parapeitos e mantida sobre pilares de alvenaria. As mercadorias que aí se descarregam são recebidas na extremidade dessa ponte, sob um armazém de 23 passos de largura por 30 de comprimento, construído sobre 8 pilastras de pedra em que se apóiam outras de madeira. A vista desses cais seria de lindo efeito para a cidade se não houvesse sido prejudicada pela construção de um edifício pesado e feio, à entrada da ponte, de 40 passos de comprimento, destinado à alfândega (SAINT-HILAIRE *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 42).

A opinião que emite sobre a relação cais e alfândega vai além da descrição geométrica-formal do conjunto situado no meio da Rua da Praia. A relação entre trapiche de madeira, edifício e margem desfavorece esteticamente esse trecho da cidade. A feia e pesada construção obstrui a relação visual entre cais e rio. Um ano após sua primeira passagem pela cidade afirma que o

[...] edifício da Alfândega, de muito mau gosto, [...] foi demolido, tendo sido iniciado o levantamento de outro com melhor projeto. Entretanto, insisto em acreditar que seria melhor, para embelezamento

da cidade, não encobrir o cais e formar diante dele uma espécie de praça onde continuassem a realizar a feira” (SAINT-HILAIRE *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 47).

Apesar de perceber virtudes maiores no edifício novo em construção do que no anterior continua reprovando o agenciamento geral do espaço do cais e alfândega. Além da crítica propõe uma configuração do espaço que embelezasse a cidade, através de visuais desimpedidas e uma praça para a feira que fosse uma esplanada para o conjunto. Segundo ele os produtos eram comercializados próximo ao cais. Sobre esse mercado e sua vida ele aponta que

É na Rua da Praia, próximo ao cais, que fica o mercado [ou a quitanda]. 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 *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 44-45).

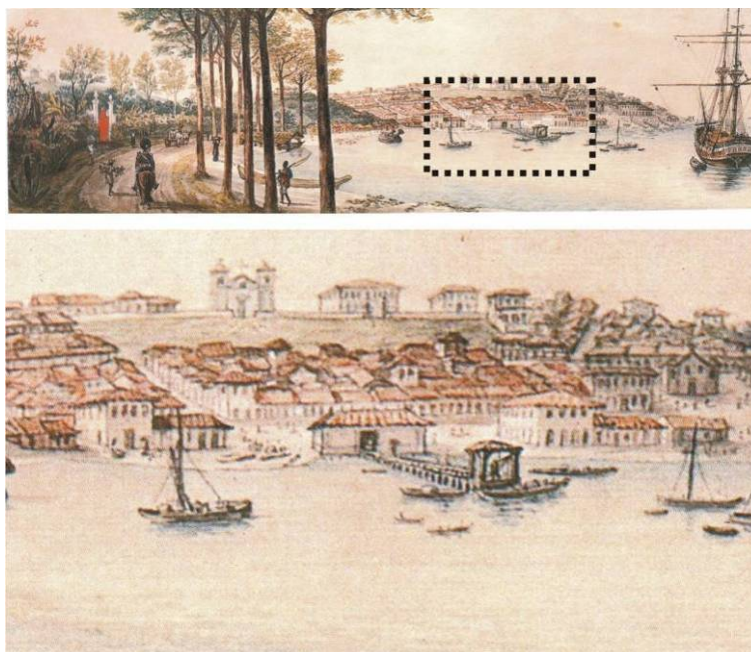


Figura 10: Detalhe do edifício da Alfândega e seu trapiche que avança sobre o Guaíba (ao centro) em aquarela de Porto Alegre por J.B. Debret, 1827. Fonte: BANDEIRA, 2008, p. 310-311.

Sobre os edifícios localizados na posição mais imponente da cidade anota que, sobre a crista da colina “ficam os três principais edifícios da cidade, o Palácio, a Igreja Paroquial e o Palácio da Justiça. São construídos alinhados e voltados, para noroeste” (SAINT-HILAIRE *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 42). Estes edifícios não apresentam, na opinião do naturalista, caráter monumental²⁶. São, pelo contrário, edifícios acanhados e que não acompanham da posição física que ocupam. Escreve ele que “os edifícios existentes no cume da colina não oferecem beleza independente da situação. Pode-se mesmo afirmar que eles não estão em relação com a importância da cidade e a riqueza da Capitania” (SAINT-HILAIRE *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 43). Após, passa a descrever os edifícios. Segundo suas anotações

O Palácio do Governador não passa de uma casa comum, de um andar e nove sacadas na frente. Mal dividido internamente, não possui uma só peça onde se possa reunir uma sociedade numerosa como a de Porto Alegre. O Palácio da Justiça é muito mais mesquinho ainda, térreo. A igreja paroquial, cujo acesso se faz por uma escada, tem duas torres desiguais; é clara, bem ornamentada e tem dois altares além dos que acompanham a capela-mor. Entretanto é muito pequena pois, segundo medi, conta apenas 40 passos da capela-mor à porta. [...] A sede da Câmara não passa de uma casinha térrea, onde dificilmente se instalaria um particular medianamente abastado (SAINT-HILAIRE *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 43).

A descrição reforça a idéia de acanhamento geral das edificações que deveriam ser as mais imponentes e suntuosas da cidade. Souza (2008, p.110) tratando das cidades brasileiras chama a atenção que “na análise das estruturas urbanas, verifica-se que se confere sempre um lugar privilegiado ao poder, explorando a carga simbólica das formas onde o urbanismo e a arquitetura traduzem eficazmente, numa linguagem própria, o prestígio que rodeia o poder”. A importância simbólica dos edifícios está caracterizada na posição, mas não na aparência e tamanho das construções.

²⁶ Monumental para a arquitetura é “edificação grandiosa, extraordinária, magnífica. Arquitetonicamente falando, o termo refere-se mais à essas qualidades do que a tamanho e dimensões. Arquitetura monumental é aquela que atinge uma importante função numa grandiosa beleza” (CORONA; LEMOS, 1989, p. 326).

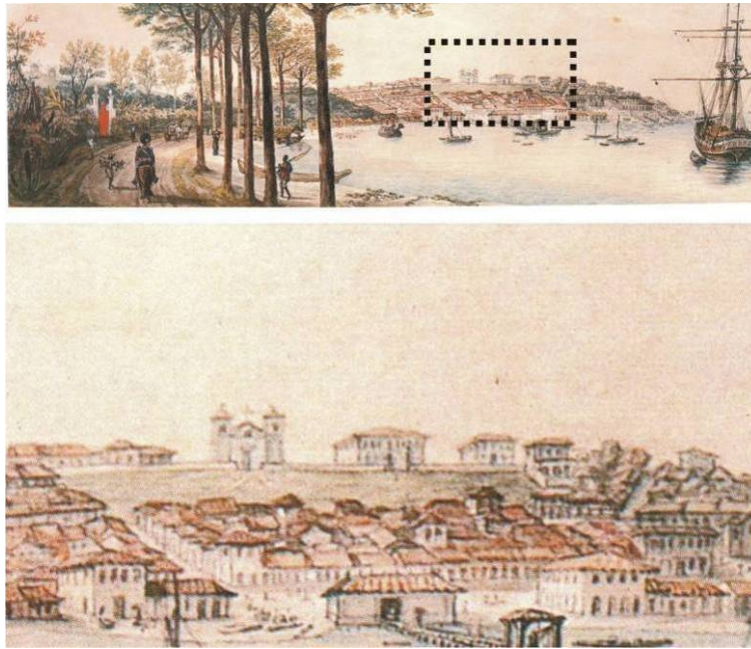


Figura 11: Detalhe da Praça da Matriz com os edifícios da igreja matriz (à direita), o palácio do governo (ao centro) e câmara (à esquerda) em aquarela de Porto Alegre por J.B. Debret, 1827. Fonte: BANDEIRA, 2008, p. 310-311.

Diferentemente de algumas Casas de Câmara de outras regiões do Brasil construídas durante o período colonial que tem a cadeia anexada ao seu corpo²⁷ Saint-Hilaire nos informa que “aqui a cadeia não faz parte da casa de Câmara, existindo duas muito pequenas, situadas à entrada da cidade” (SAINT-HILAIRE *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 43). Não faz menção à forma ou qualquer característica das cadeias situadas próximas ao canteiro de obras da futura Santa Casa.

Faz alusão também à praça no topo da colina dizendo que

Na outra face da rua [do cume da colina onde ficam os edifícios mais importantes da cidade], em frente, não existem edifícios, mas tão somente um muro de arrimo, a fim de que não seja prejudicada a linda vista daí descortinável. Abaixo desse muro, sobre o declive da colina, existe uma praça, infelizmente muito irregular, cujo aterro é mantido por pedras soltas sobre o solo, formando tabuleiros dispostos em losango (SAINT-HILAIRE *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 42).

Os edifícios que ele se refere anteriormente estão então em algo como uma plataforma regularizada por esse muro de arrimo e uma praça irregular, mal calçada, nos remete à imagem de um terreiro mal acabado. Ao retornar um ano após a primeira

²⁷ Casos clássicos de edifícios Câmara e Cadeia são os das cidades mineiras de Mariana e Ouro Preto.

passagem ele descreve novamente a praça: “Logo que o Conde Figueira partiu interromperam-se os trabalhos da praça existente abaixo da Igreja e do Palácio. As enxurradas já rasgaram ravinas e a obra será em breve totalmente perdida, se continuar esquecida” (SAINT-HILAIRE *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 47). A praça era agora um espaço ainda mais precário.

Não há referência quanto às instituições de ensino, teatros, cemitério. Diz ainda que não há clubes na cidade.

Ao tratar de outros temas que não os relativos aos aspectos locacionais, aos serviços públicos e infra-estrutura urbana, equipamentos e espaços públicos faz comentários sobre o conjunto da arquitetura residencial. Nas palavras do autor “surpreendeu-me [...] o grande número de edifícios de dois andares [...]. Percebe-se que Porto Alegre é uma cidade muito nova. Todas as casas são novas e muitas estão ainda em construção” (SAINT-HILAIRE *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 39). Mais adiante relata que

Há aqui grande número de casas muito bonitas, bem construídas e bem mobiliadas, mas não há uma sequer que possua lareira ou chaminé. Os quartos são altos, as portas e janelas fecham-se mal; estas têm freqüentemente as vidraças quebradas e há casas em que se não pode procurar um objeto sem primeiro abrir os postigos das janelas e até mesmo as portas (SAINT-HILAIRE *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 40).

A aparência geral das residências ainda tem outras características. Segundo o botânico “as casas de Porto Alegre são cobertas de telhas, caiadas na frente, construídas em tijolo sobre alicerces de pedra; são bem conservadas. A maior parte possui sacadas. São em geral maiores que as das outras cidades do interior do Brasil” (SAINT-HILAIRE *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 42). Pelas características se trata da típica arquitetura colonial brasileira de raiz portuguesa de telhas de barro, brancas caiadas e de base de pedra, com sacadas e fechamento das aberturas de madeira.

A população da cidade também atrai seu olhar. Em relação aos tipos físicos que circulam pelas ruas ele comenta que

Surpreendeu-me [...] a quantidade de brancos aqui existentes. Aqui vêem-se pouquíssimos mulatos. A população compõe-se de pretos

escravos e de brancos, em número muito mais considerável, e constituídos de homens grandes, belos, robustos, tendo a maior parte o rosto corado e os cabelos castanhos (SAINT-HILAIRE *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 39).

Não é uma cidade de brancos, mas com uma população européia e dela descendente mais presente em relação aos negros escravos do que em outras cidades do Brasil por ele visitadas anteriormente. A informação que obtém sobre o número de habitantes da cidade é de que ela “conta já uma população de 10 a 12 mil almas e alguém aí residente há 17 anos informa-me que sua população aumentou nesse lapso de tempo em mais dois terços” (SAINT-HILAIRE *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 44). Este número é praticamente o mesmo que as autoras que Souza e Muller (2007) apresentam para Porto Alegre no ano de 1820 – 12 mil.

As atividades sociais chamam sua atenção, pois “se não há aqui tanta vida social como nas cidades européias não resta dúvida haver muito mais que nas outras cidades do Brasil” (SAINT-HILAIRE *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 44). O francês afirma ainda que “surpreendeu-me o movimento desta cidade” (SAINT-HILAIRE *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 39) e dentre as ruas mais movimentadas está a da Praia que segundo ele

[...] é 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 *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 42).

É o espaço privilegiado do movimento, do comércio, do convívio cotidiano.

Pela importância que a cidade vai ganhando no contexto regional e com o crescimento da população há o aumento do valor do solo da cidade, dos terrenos e lotes. Segundo o autor “o rápido aumento da população fez com que os terrenos se tornassem mais valorizados aqui que nas cidades do interior” (SAINT-HILAIRE *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 44). Algo suficientemente presente, a ponto de merecer nota.

Saint-Hilaire deixa o Brasil no ocaso do período colonial. Um ano após a sua saída do país, em 1822, Dom Pedro I assume a coroa e inicia-se o período Imperial

Brasileiro²⁸ e Porto Alegre – que havia sido elevada à categoria de vila em 1810 – era agora elevada à categoria de cidade (SOUZA; MULLER, 1997).

2.2. ARSÈNE ISABELLE.

Pouco depois do retorno de Saint-Hilaire à França e logo após o estabelecimento do Império Brasileiro, que tornou o país independente, inicia-se em 1824 a imigração alemã ao país. O desenvolvimento do capitalismo em países como a Alemanha e Itália com o despontar da indústria e a concentração da propriedade do solo gerou um excedente populacional sem terra e sem trabalho que se converteu em foco de tensão social intenso (PESAVENTO, 2002). Como afirma Pesavento (2002, p. 45-46) “desta maneira, o envio desta massa imigrante para os chamados ‘países novos’ tornou-se um negócio vantajoso, ainda mais que se descortinavam perspectivas de retorno de capitais, pela formação de núcleos de nacionais no exterior que se vinculariam por laços comerciais à pátria de origem”.

A intenção para o caso sulino era a colonização baseada em pequenas propriedades e não se deu exclusivamente no Rio Grande do Sul, conforme aponta Fausto (1995, p. 240-241).

No Sul do país, a produção para esse mercado [o interno] liga-se ao setor tradicional dos criadores de gado e ao ingresso de imigrantes. A atração de imigrantes para a região nasceu mais cedo do que em São Paulo e teve características bem diferentes. Enquanto em São Paulo tinha por objetivo fornecer trabalhadores para a grande lavoura, no Sul esteve ligada aos planos de colonização baseados na pequena propriedade. Pouco antes da Independência, José Bonifácio e Dom Pedro, por razões socioeconômicas e militares, realizaram os primeiros esforços no sentido de atrair colonos alemães para o Sul, especialmente Santa Catarina e o Rio Grande do Sul. José Bonifácio esperava incentivar a formação no Brasil de uma classe média rural. Perto de São Paulo, surgiram as colônias de Santo Amaro e Itapeirica (1829); junto a Florianópolis, a de São Pedro de Alcântara (1828) e, perto de Porto Alegre, a mais bem-sucedida de todas – a colônia alemã de São Leopoldo (1824). A colonização alemã se estendeu pelo

²⁸ É interessante a descrição de Boris Fausto sobre esse momento. Segundo ele “Alcançado a 7 de setembro de 1822, às margens do Riacho Ipiranga, Dom Pedro proferiu o chamado Grito do Ipiranga, formalizando a independência do Brasil. A 1º de dezembro, com apenas 24 anos, o príncipe regente era coroado Imperador, recebendo o título de Dom Pedro I. O Brasil se tornava independente, com a manutenção da forma monárquica de governo. Mais ainda, o novo país teria no trono um rei português” (FAUSTO, 1995, p. 134).

nordeste de Santa Catarina, onde surgiram as colônias de Blumenau (1850), Brusque e Dona Francisca, atual Joinville.

Em relação à vinda destes imigrantes alemães que se instalaram próximos à Porto Alegre e criaram núcleos de pequenos proprietários agrícolas, Pesavento (2002, p. 46) afirma que além da perspectiva de diversificação da produção, o que contribuiria com o abastecimento interno do país, prevaleciam os interesses de que essa população pudesse “vir a neutralizar, pelo seu peso, o poder da oligarquia local”.

A ocupação de novas áreas, acessíveis através dos rios que se reúnem ao norte da ponta da península de Porto Alegre para formar o Guaíba, foi importante para o crescimento da capital. Segundo Souza e Muller (1997, p. 55) “aquela vocação portuária inicial complementando a função de coleta da produção regional que já se iniciara com o trigo, nesse momento, recebia um forte impulso”. Através das vias fluviais estabeleceu-se o intercâmbio sob o comando do porto de Porto Alegre, com a coleta, comercialização e exportação da produção bem como com a importação de bens e recursos requeridos pelas novas populações (SOUZA; MULLER, 1997).

O comerciante, mais do que o produtor, foi quem se destacou no mundo colonial. Lucrava com o transporte da produção e comercialização dos produtos entre colônia e capital. Em relação ao comerciante alemão, Pesavento (2002, p. 49) afirma que “é possível observar sua marcha ascensional em termos de acumulação de capital, desde a venda rural até a constituição de grandes casas de comércio de importação e exportação em Porto Alegre”.

Segundo Souza e Muller (1997, p. 59), em Porto Alegre,

[...] as funções militar e administrativa eram marcadas através da construção dos quartéis do Oitavo Batalhão, em 1828 [...] da primeira cadeia, em 1826, bem como da Assembléia Provincial, em 1828 [...]. Como serviço comunitário, foi iniciada a construção da Santa Casa de Misericórdia, em 1826.

Além disso, estas autoras afirmam que em 1832 já havia referência à iluminação pública na cidade. O início da construção do Teatro São Pedro se dá em 1833 quando se forma uma “sociedade por ações, entre doze cidadãos da comunidade, com vistas à construção de um teatro, que se chamaria São Pedro de Alcântara” (FRANCO, 1998, p. 375-376). Em relação ao asseio público, Franco (1998, p. 25) indica que a Praça da

Alfândega, atual Senador Florêncio, foi “o primeiro logradouro que atraiu atenções da Municipalidade para os aspectos da limpeza urbana. Desde 1830, nas atas da Câmara, encontram-se referências à remoção de detritos ali acumulados”. A limpeza pública, entendida como o serviço de remoção de lixo urbano, não era levada em conta pela Câmara Municipal até 1829. Nesse ano, segundo Franco (1998, p. 247), a Câmara cuidou desse assunto

[...] determinando aos munícipes dois caminhos: ou o enterro imediato dos depósitos de lixo, nos próprios terrenos dos proprietários, ou a sua remoção para cinco lugares predeterminados: o ‘meio da Praça do Paraíso’ (a atual Praça 15); o ‘lugar da Várzea, perto da casa velha que serviu de matadouro’; o charco da Rua da Figueira (hoje Cel. Genuíno), junto ao Riacho; o ‘lugar destinado para a praça nova, entre a propriedade de sobrado de José Antônio Ribeiro e o Pelourinho (ou seja, entre a Travessa Araujo Vieira e a frente das Dores); e o “lugar da Praça da Força”, que é a atual Praça Brigadeiro Sampaio, no início da Rua dos Andradas.

Ainda segundo este autor houve resistência em relação à escolha desses locais, o que levaria aos vereadores a determinar, no ano seguinte, que o despejo passasse a ser realizado no Guaíba em locais pré-definidos. Provavelmente, como a solução de despejo do lixo no rio não lograsse êxito, fora expedido edital em 1834 chamando empreiteiro que se incumbisse da tarefa de remoção do lixo da cidade (FRANCO, 1998, p. 247). É nessa Porto Alegre que Arsène Isabelle chega.

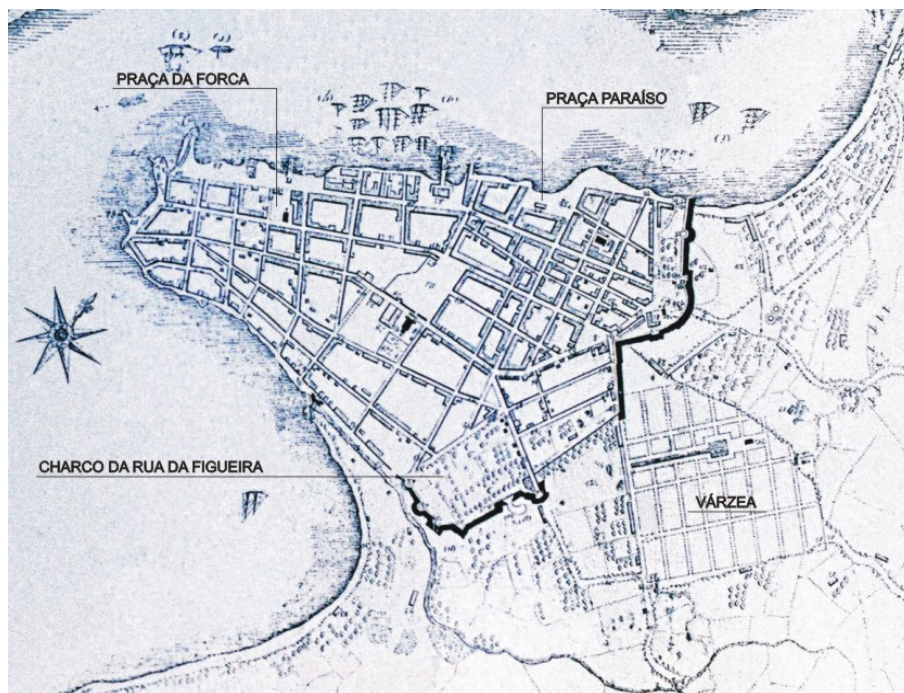


Figura 12: *Planta da Cidade de Porto Alegre Capital da Província...* de autoria desconhecida, ano de 1837. Indicações das praças da Força e do Paraíso e do Charco da Rua da Figueira pelo autor. Fonte: FIALHO, 2010, CD de imagens.

Louis-Frédéric Arsène Isabelle, francês nascido no Havre em 1807, comerciante, “não foi propriamente, um escritor, mas um amigo de viagens, o qual julgou interessante deixar suas impressões dos lugares por onde tivesse passado” (LAYTANO, D. *in* ISABELLE, 1983, p. 105). Entusiasta das viagens e da literatura dela advinda “Isabelle confessa que sempre teve uma inclinação irresistível pelas viagens e que devorou um grande número de volumes sobre o assunto” (LAYTANO, D. *in* ISABELLE, 1983, p. 107). No entanto, em suas peregrinações, não pretendia apenas visitar lugares por ele desconhecidos. Conforme Dante Laytano (*in* ISABELLE, 1983, p. 110) “Isabelle pretendia enriquecer o domínio das ciências naturais, embora ele as conhecesse apenas como um amador”. Apesar de ter realizado coleta de material da flora, da fauna e mineralógicos durante suas excursões, não pode ser considerado um botânico ou naturalista de formação. “Seria mais um comerciante do que, propriamente, um cientista” (LAYTANO, D. *in* ISABELLE, 1983, p. 110).

Ao rumar para a América do Sul em 1830, estabeleceu-se primeiramente em Buenos Aires. Sua intenção era percorrer itinerário diverso ao que de fato percorreu. O

Rio Grande do Sul estava fora de suas primeiras pretensões²⁹. “A mudança de planos deveu-se ao fato de, ao desembarcar em Buenos Aires, em março de 1830, ter encontrado inesperado obstáculo: a guerra civil” (LAYTANO, D. *in* ISABELLE, 1983, p. 110). Forçado a vender as mercadorias que trazia como fundos para sua viagem e com os gastos de fretes, direitos alfandegários, comissões e armazenagem viu-se financeiramente em dificuldades para realizar sua jornada. Ali, antes de partir em excursão pela região platina, funda uma indústria de “sabão, velas de forma, velas que não eram de forma [...] e sebo derretido para exportação” (LAYTANO, D. *in* ISABELLE, 1983, p. 112). Refeito financeiramente e tendo revisto e reduzido seu itinerário, parte em excursão.



Figura 13: Imagem de Arsène Isabelle.

Fonte: FILHO; FRANCO, 2004, p. 68.

A obra que descreve esta sua viagem foi publicada em 1835 no Havre com o extenso título de “Viagem a Buenos Aires e a Porto Alegre, pela Banda Oriental,

²⁹ A intenção deste viajante, ao sair da França, era fazer percurso diferente. Segundo Dante Laytano (*in* ISABELLE, 1983, p. 109) “a intenção de nosso viajante era a de visitar todas as províncias do Rio da Prata, começando por aquelas da vertente oriental dos Andes, que compreende Mendoza, San Juan, La Rioja, Salta, Jujuy e Catamarca, detendo-se em Tucumán (...) Tornaria a descer, depois, por Santiago del Estero, Córdoba e Santa Fé; apreciaria a majestade do Paraná, principal afluente do Prata: atingiria a fronteira do Paraguai, visitando Entre Rios e Corrientes: atravessaria esta última, assim como as antigas Missões, para chegar à Banda Oriental, que deveria percorrer até Montevideu e da capital Uruguiaia pensara alcançar, por mar, a costa da Patagônia e desse ponto interessante voltaria a Buenos Aires pelo interior da província”.

Missões do Uruguai e a província do Rio Grande do Sul (de 1830 a 1834), seguida de considerações sobre o estado do comércio exterior francês e, principalmente, para o Brasil e Rio da Prata” (LAYTANO, D. *in* ISABELLE, 1983, p. 105). Além do relato das impressões sobre as cidades e regiões visitadas tem a intenção de revelar os potenciais de negócio aos seus pares na França.

Isabelle chega ao Rio Grande do Sul no início de novembro de 1833 pelo oeste, tendo subido o Rio Uruguai e passado pelos pequenos povoados Uruguaios de Paysandu e Salto. Seguiu em direção à Uruguiana e São Borja. Permanece na cidade missioneira de São Borja por dois meses e no início de fevereiro de 1834, parte desta cidade. Conhece as cidades de Alegrete, Santiago do Boqueirão e segue até a atual cidade de Santa Maria. Dali segue pelo vale do Jacuí, passando por Rio Pardo, Santo Amaro, Taquari, e alcança a cidade de Porto Alegre em 20 de março de 1834. Após visitar a capital e algumas cidades ao seu redor, inclusive Viamão e São Leopoldo, “viajou por via fluvial para Pelotas e Rio Grande, donde voltou à foz do Prata, para fixar-se por muitos anos em Montevideú” (FILHO; FRANCO, 2004, p. 66).

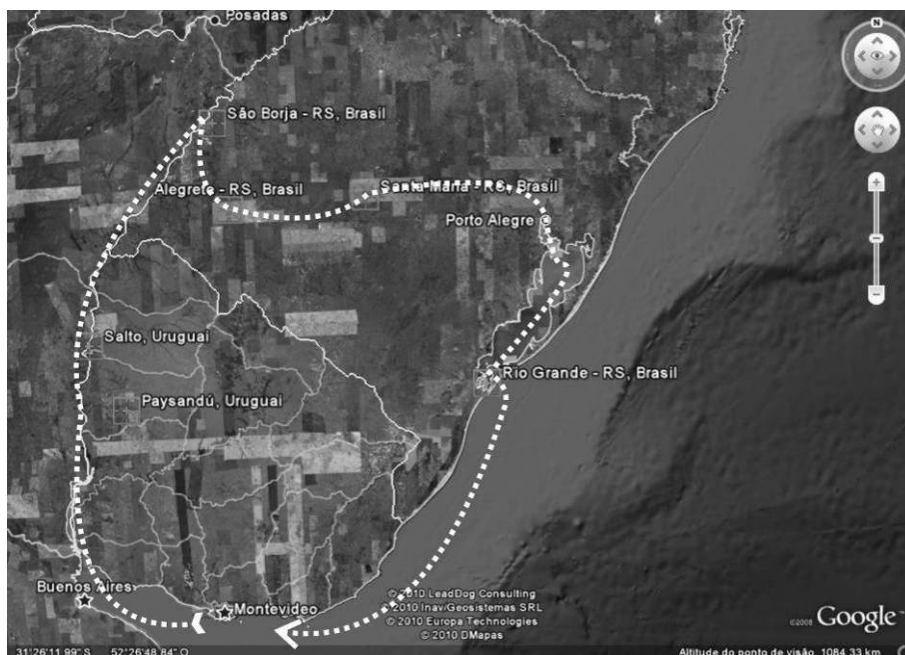


Figura 14: Percurso de Isabelle pelo Rio Grande do Sul e Uruguai. Realizado pelo autor com base em imagem do *google earth*.

O francês Arsène Isabelle ao fazer alusão à implantação da cidade aponta que,

Na extremidade de uma colina que vem do leste, sob o ângulo de 30° paralelo de latitude austral e o 54° de longitude ocidental do meridiano de Paris, eleva-se em anfiteatro, sobre uma inclinação de mais ou menos sessenta metros, a bela cidadezinha de Porto Alegre (ISABELLE *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 67).

Preocupa-se em indicar a localização exata, dando latitude e longitude dessa colina que, vinda de leste, se eleva em anfiteatro – referência similar a de Saint-Hilaire de um ambiente que se apresenta organizado por patamares e não só geometricamente como semi-circular – e uma noção mais ou menos precisa quanto à altura do sítio onde está situada a, em sua opinião, bela cidade. Ao tratar da relação dessa colina com as águas ao seu redor anota que “Porto Alegre encontra-se no meio de duas grandes baías, separadas pela colina, sobre a qual está situada: uma ao norte, que forma a enseada e o porto, e outra ao sul, abandonada em parte pelas águas e formando já uma espécie de cidade baixa, enfeitada de jardins, de praias, de usinas, etc” (ISABELLE *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 67). Nesse esforço em esclarecer a situação geográfica da capital dá mais detalhes da cidade olha-a desde o topo da colina e escreve que,

[...] abaixo de vós, ao norte [...] [verás] a cidade que se estende em taludes; a enseada coberta de navios; as ilhas e o curso sinuoso dos cinco rios que se alonga exatamente como uma mão aberta, de dedos afastados, depois as casas de campo orlando em semicírculo a margem sombreada da baía; os vales arborizados que se prolongam paralelamente às colinas do nordeste, a Vargem, ou a planície que fica atrás da cidade, com seus jardins, seus laranjais, suas bananeiras [...] (ISABELLE *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 67-68).

O termo taludes, no plural, indica percepção da face norte da península onde se assenta a cidade não como uma grande e homogênea rampa, mas como um conjunto de escarpas ou trechos de terrenos inclinados. Sobre a face sul, “atrás da cidade”, não há referências a conjunto de residências. Ainda tratando da relação desnível do sítio físico e implantação da cidade comenta que “a cidade é tão regular quanto pode permitir a desigualdade de uma colina um pouco íngreme, sobretudo na parte superior” (ISABELLE *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 70) reforçando a afirmação de uma difícil distribuição de edifícios e ruas em terreno íngreme.

A malha urbana que descreve é de ruas “dirigidas para os quatro pontos cardiais” (ISABELLE *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 70). De forma mais detalhada expõe que “as que vão para o norte e para o sul são as menos agradáveis de freqüentar por serem traçadas no sentido da altura” (ISABELLE *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 70) submetendo as pessoas que por elas transitam a um esforço físico excessivo. As ruas de leste a oeste, “as que são paralelas à direção da colina são mais bonitas: duas, entre outras, a rua da *Praia* e da *Igreja*, são notáveis pelo grande número de lindas casas que apresentam” (ISABELLE *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 70). A rua à margem do Guaíba e a do topo da colina são as de construções mais significativas.

Ao tratar da aparência geral da cidade e seu sítio compara-a ao panorama agradável da Itália e da França Mediterrânea. Contemplando o conjunto, aponta com aspirações poéticas.

Vede que céu, e que sítios! É o céu da Itália! São os sítios e a vegetação da Provença! Estamos em Porto Alegre! Humanizamo-nos, tratemos de descrever vulgarmente o pitoresco de uma cidade do Brasil, cujo nome, certamente feliz, está, entretanto, longe de dar uma idéia dela (ISABELLE *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 67).

Parece meditar embevecido. A alusão aos países europeus nos parece uma referência à sua memória, mas também à intenção de europeizar traços do Brasil, principalmente seus aspectos positivos. Mais adiante, ainda sobre o mesmo tema e mantendo o tom poético para que a beleza do texto acompanhe a beleza do local descrito, ele anota que

Se escolherdes, para gozar esse quadro delicioso, um dos belos dias tão comuns a essa soberba zona, um tempo calmo, à hora em que Zéfiro faz a sesta, o momento em que o rio toma a aparência de um imenso espelho, tereis diante de vós um panorama dos mais pitorescos e animados (ISABELLE *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 68).

Não há dúvidas de que a aparência do conjunto, pitoresca e animada, o agradou bastante.

Este viajante tece poucos comentários acerca dos serviços públicos e de infraestrutura urbana. Sua apreciação a respeito do esgotamento pluvial é de que “o alto da rua (a rua do Ouvidor) [atual General Câmara] que se transforma em uma catarata, nos dias de chuva” (ISABELLE *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 72) dando uma idéia de como as ruas que desciam em direção ao Guaíba se comportavam com o escoamento das águas. Apesar de ter calçamento o trabalho de regularização de ruas e lotes da cidade parece ser constante, pois, segundo ele, “procura-se, aliás, diariamente, nivelar o terreno e alinhar as ruas, que são todas dotadas de calçadas” (ISABELLE *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 70). Apesar de a qualidade e o tipo de calçamento não serem esclarecidos fica a impressão de calçamento constantemente em obras de regularização.

O autor não comenta nada sobre as estradas, o abastecimento de água, a limpeza urbana, o transporte, a iluminação, o policiamento e os aterros.

Quando faz referência aos equipamentos e espaços públicos escreve que em Porto Alegre há “cinco igrejas, um hospital, uma casa de beneficência, um arsenal, dois quartéis e uma prisão, recentemente construída” (ISABELLE *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 71). Não passa de uma lista rápida e sem nenhum detalhamento sobre aspecto e situação dessas construções. Cabe salientar que Saint-Hilaire falava em três igrejas, uma pronta e duas a concluir. Ao abordar a educação na cidade comenta de passagem as instituições de ensino. Segundo ele

A educação é muito descuidada na província do Rio Grande, e isto se reconhece imediatamente: os moços destinados à advocacia, à medicina e ao sacerdócio, são enviados à universidade de São Paulo. Só havia escolas primárias-elementares em Porto Alegre, quando por ali passei, entretanto, um português da Europa (Sr. Gomes), juntamente com um jovem belga (Sr. Giélis), acabavam de estabelecer uma escola primária superior (ISABELLE *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 71).

Uma cidade de escolas primárias e elementares, com o início de uma escola primaria superior e onde os que têm vocação à advocacia, medicina e sacerdócio tinham que mudar de cidade.

Ao tratar da existência de um projeto para a construção de um cais faz alusão à intenção de realizarem-se aterros, fazendo a cidade avançar ao Guaíba. O francês afirma

que “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 *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 70). Menciona a intenção, mas não a realização. Ao fazer referência à alfândega aponta

À margem do rio, fica situada a alfândega, edifício quadrado, solidamente construído e bem próximo à zona comercial. Da porta que dá para ao rio, parte um trapiche de madeira, levantado sobre pilares de pedra, que se prolonga uns cem passos dentro da água. Na extremidade, há um vasto barracão, junto do qual colocaram-se alguns guindastes. Os navios podem atracar, ali, para carregar e descarregar suas mercadorias (ISABELLE *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 70-71).

Esta descrição dá detalhes relevantes sobre o aspecto e o agenciamento espacial da construção, além de sua situação.

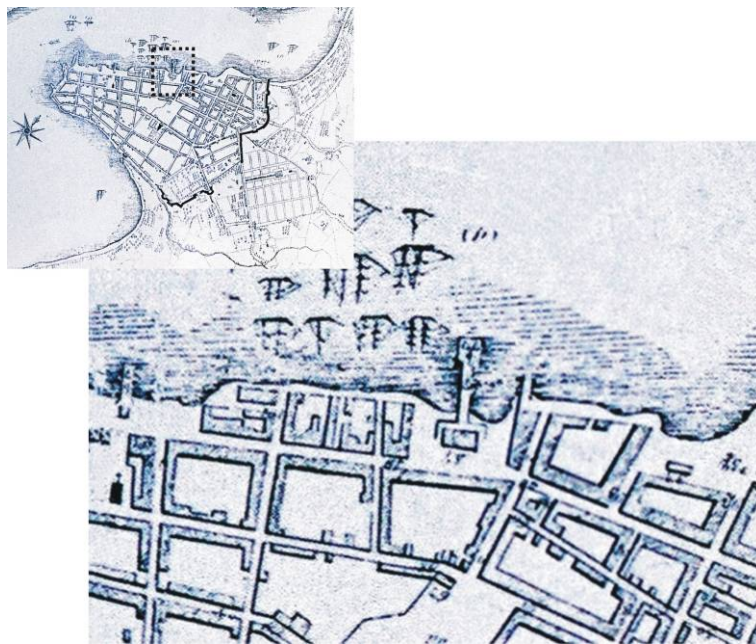


Figura 15: Planta da Cidade de Porto Alegre Capital da Província... de autoria desconhecida, ano de 1837. Detalhe da Praça da Alfândega (ao centro). Fonte: FIALHO, 2010, CD de imagens.

Sua opinião sobre o teatro da cidade não é simpática. Para Arsène Isabelle “não existia ainda teatro em Porto Alegre, porque não se pode, sem fazer Tália corar, dar esse nome a um velho barracão, meio subterrâneo, em que se representam, de tempos em

tempos, comédias burguesas” (ISABELLE *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 72). O juízo que faz é de um ambiente impróprio para a arte dramática. Todavia havia outro em construção – desde 1833 como indicado anteriormente – mas que não recebe elogios quanto a sua localização. Um teatro “que será muito bonito, segundo me disseram. É pena que tenham escolhido o alto da rua (a rua do Ouvidor) que se transforma em uma catarata, nos dias de chuva” (ISABELLE *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 72).

Os edifícios administrativos da rua no alto da península não apresentam qualidades artísticas diferenciadas ou dignas de apreço. Seu comentário é de que “a outra [a Rua da Igreja] fica no alto da colina e, nela, estão a casa do governo da Província, a tesouraria e a igreja principal, edifícios que só tem de notável sua extrema simplicidade” (ISABELLE *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 70). Sem discorrer mais longamente acerca das características desses edifícios deixa marcado que não são prédios monumentais. Essa avaliação acompanha a impressão de Saint-Hilaire citada anteriormente. Sua anotação chama a atenção e expõe a contradição entre a importância dos poderes que os edifícios abrigam, o espaço da cidade onde estão implantados e a destoante simplicidade que apresentam. Isabelle ainda cita ter notícias de “outros edifícios públicos em *projeto*, e cogita-se de aproveitar a planície, chamada *Vargem*, edificando-se nela um museu e um jardim botânico” (ISABELLE *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 71).

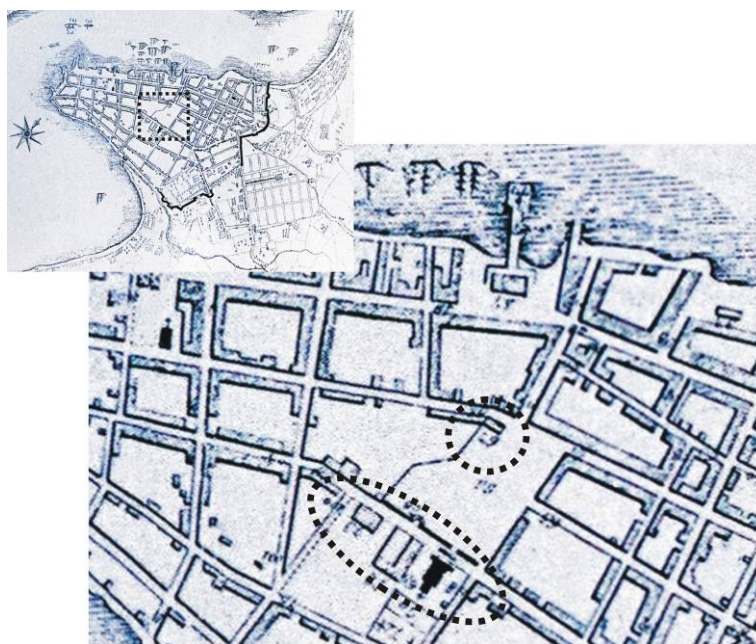


Figura 16: *Planta da Cidade de Porto Alegre Capital da Província...* de autoria desconhecida, ano de 1837. Detalhe da Rua do alto da península e Praça da Matriz. Circulados

abaixo os edifícios administrativos e igreja, acima a posição do novo teatro. Fonte: FIALHO, 2010, CD de imagens.

O autor não faz menção a cemitérios, mercado, esporte e lazer, e diretamente a praças e parque, apesar de referir-se aos edifícios da praça localizada no topo da colina.

Ao tratar de outros temas que não os relativos aos aspectos locacionais, aos serviços públicos e infra-estrutura urbana, equipamentos e espaços públicos faz comentários a respeito do conjunto da arquitetura residencial. Em suas palavras a “bela cidadezinha de Porto Alegre, cujos tetos cor-de-rosa, um pouco elevados e salientes, destacam-se admiravelmente coroando casas brancas ou amarelas, de uma arquitetura simples e graciosa” (ISABELLE *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 67). Dirigindo mais elogios às construções residenciais da cidade indica, agora mais pormenorizadamente, que

Já disse que os edifícios, ainda que de arquitetura simples, não eram desprovidos de elegância. Isto se aplica às casas de construção nova. Feitas de tijolos e de pedras de cantaria, são geralmente de um só andar, mas muito elevadas, de uma forma quase sempre quadrada, com um grande número de janelas no sobrado e portas no rés-do-chão. Estas, cuja altura é de quinze a dezoito pés, são estreitas e multiplicadas; as janelas têm, também, bastante altura, são geralmente duplas, com dois batentes, arqueadas, e com grandes vidraças cortadas diferentemente em losango, quadrado, hexágono ou octógono. Um balcão de ferro recortado, as vezes dourado, ocupa toda a fachada, e alguns arcos leves estão nele colocados, de distância em distância, para sustentar, na época de calor, um toldo bordado. O teto, recoberto de telhas redondas, avança, erguendo-se, à maneira dos telhados chineses numa cornija bem trabalhada. Esta parte saliente do teto esta pintada de vermelho e ressalta, admiravelmente, sobre a moldura da cornija pintada de branco (ISABELLE *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 69).

São as próprias características da arquitetura colonial de raiz portuguesa. Ele escreve ainda que

As casas de construção antiga são baixas, guarnecidas de janelas corrediças e portas com gelsias; mas, desde que D. Pedro I fez derrubar, num dia de mau humor, todas as rótulas do Rio de Janeiro, vão desaparecendo, também, pouco a pouco, nas outras cidades do Império (ISABELLE *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 69).

As gelsias³⁰ iam desaparecendo aos poucos também em Porto Alegre. Há uma diferenciação entre as casas novas, mais altas, e as mais antigas, baixas. Todavia são todas muito simples. As casas da Rua da Praia, quase às margens do Guaíba, já sofriam com as cheias do Guaíba. O francês comenta que “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” (ISABELLE *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 70).



Figura 17: Foto de gelsia por Eduardo Dienstmann, Cidade de Diamantina – MG, agosto de 2007.

Ao tratar da população da cidade afirma que ela

Pode ter doze mil habitantes, e até quinze mil devido à população flutuante de estrangeiros, que vêm de toda parte, para ali comerciar temporariamente. Nestes dois últimos anos, sobretudo, ela começou a experimentar um crescimento rápido, que vai sempre aumentando (ISABELLE *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 70).

³⁰ O Dicionário da Arquitetura Brasileira indica que este elemento da arquitetura, a gelsia, pode ser chamado também de rótula. São “caixilhos, de porta ou janela, cujo vão é preenchido por uma grade composta de pequenas tiras de madeira que se cruzam diagonalmente. As rótulas permitiam que se olhasse para fora sem ser visto, além de patrocinar as interiores agradável sombra e ventilação permanente” (CORONA; LEMOS, 1989, p. 415).

Os alemães já chegavam às colônias nos arredores de Porto Alegre há quase dez anos. Nesse contexto a cidade vai crescendo, o que chama a atenção de Isabelle. As notícias que colhe são de que “nestes dois últimos anos, sobretudo, ela começou a experimentar um crescimento rápido, que vai sempre aumentando. Não foi pequena a minha surpresa, quando me garantiram que, há dois anos, construía-se ali, uma casa por dia!” (ISABELLE *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 70). Esse número de habitantes que Isabelle apresenta é compatível com o apresentado por Souza e Muller (2007) que indica que no ano de 1820 a cidade contava com 12 mil habitantes e em 1848 com 16.900, logo, na década de 1830 o número está contido entre estes dois.

O crescimento da população e da cidade torna a vida dentro dela mais dinâmica. As casas de comércio e negócio estão mais presentes, as festas reúnem mais pessoas. Segundo o autor, a rua da Praia,

[...] que fica na parte baixa, é a mais comercial; Encontram-se ali, as lojas e as principais casas de negócio. A outra, fica no alto da colina e, nela, estão a casa do governo da Província, a tesouraria e a igreja principal, [...]. É, também, o ponto de encontro da sociedade nos dias de festas civis ou religiosas (ISABELLE *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 70).

Caracteriza então a parte baixa como o local do comércio e o ponto mais alto da cidade como o espaço cívico e de reunião para as festas.

Uma cerimônia pública que ocorre na capital causa horror à Isabelle. É a execução da pena de punição corporal realizada no largo em frente à Igreja das Dores, o largo do pelourinho³¹. A descrição da cena dramática é feita em detalhes. Anota o francês.

Todos os dias, das sete às oito horas da manhã, podeis assistir um drama sangrento, em Porto Alegre. Se fordes até a praia, ao lado do arsenal, defronte de uma igreja, diante do instrumento de suplício de

³¹ Pelourinho é “em nossas antigas vilas, que hoje seriam as nossas atuais sedes de municípios, nome do marco de madeira ou pedra que simbolizava a autoridade do poder constituído, tendo sempre como arremates as armas ‘del Rey’. Foi tradição serem amarrados aos pelourinhos os escravos sujeitos a açoites em público, é daí, por extensão, o nome passou a designar a coluna onde era exercido aquele suplício” (CORONA; LEMOS, 1989, p. 367).

um divino legislador, vereis uma coluna levantada sobre um pedestal de pedra, e junto a ela... uma massa informe, alguma coisa que pertence, certamente, ao reino animal, mas que não podeis classificar entre os *bímanos* e os *bípedes*... É um negro!... Um negro condenado a duzentas, quinhentas, mil ou seis mil chicotadas! Passai adiante, retirai-vos dessa cena de desolação: o infortunado não é mais do que um conjunto de membros mutilados, que se reconhecem dificilmente sob os pedaços sangrentos de sua pele flagelada (ISABELLE *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 74).

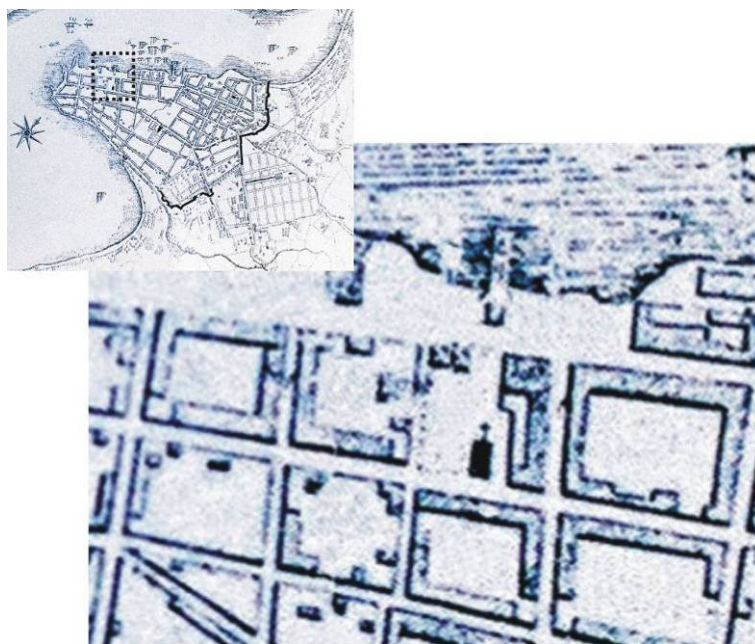


Figura 18: *Planta da Cidade de Porto Alegre Capital da Província...* de autoria desconhecida, ano de 1837. Detalhe do Largo da Força em frente à Igreja das Dores (edificação mais escura). Fonte: FIALHO, 2010, CD de imagens.

Um ano após Isabelle ter deixado Porto Alegre eclodiria no Rio Grande do Sul, em 1835, a Guerra dos Farrapos, contenda entre produtores gaúchos de charque e o poder central do Rio de Janeiro.

2.3. AVÉ-LALLEMANT.

Por sua posição geográfica, relações econômicas e relações sociais o Rio Grande do Sul teve, como já vimos, vínculos fortes com o mundo platino. Por outro lado sua economia, da perspectiva de destinação dos produtos, ligava-se ao mercado interno brasileiro, seja pela captura de indígenas pelos bandeirantes, pelo transporte de muares para o transporte de mercadorias na região mineradora, pela agricultura – trigo – ou pela

comercialização de produtos originários da criação bovina (PESAVENTO, 2002; FAUSTO, 1995). Por volta do início do século XIX a transformação da carne bovina em charque ganhava força no Rio Grande do Sul, com criadores e charqueadores situados na metade sul do estado. Este produto tinha como destino o centro-sul do país. Ali servia de alimento à população pobre e aos escravos (FAUSTO, 1995, p. 168).

As queixas contra o governo central vinham da “percepção de que o Rio Grande do Sul era explorado economicamente pelo centro” (PESAVENTO, 2002, p. 38). Os gaúchos acreditavam que, embora contribuíssem para a economia brasileira, eram explorados pelo pesado sistema de impostos e pelos privilégios tributários dados ao concorrente charque platino (PESAVENTO, 2002)³². A revolta, “sustentada pelos estancieiros gaúchos que mobilizaram sua peonada” (PESAVENTO, 2002, p. 39), eclode em 1835 almejando autonomia política em relação ao poder imposto pelo Rio de Janeiro, mas sem a intenção de perder os laços econômicos com o resto do país, mantendo rendas próprias através do comércio do charque para o mercado interno (PESAVENTO, 2002; FAUSTO, 1995). Propunham ainda federar-se às províncias que também quisesse optar pela forma republicana.

Em relação a Porto Alegre, Macedo (1999, p. 102) aponta que “como sede do governo da Província, da sua justiça, do seu comando militar, de todas as instituições, enfim, que garantiam a ordem vigente, foi ela a fortaleza da Regência contra os Rebeldes ‘republicanos’”. Sitiada pelos farroupilhas foi protegida por seu sistema de defesa construído algum tempo antes para garanti-la contra as incursões estrangeiras. Este sistema de defesa³³ protegia, à leste, a ponta da península, ficando a cidade contida aproximadamente pelas atuais ruas da Conceição, Annes Dias, da República e Avenida João Pessoa, atravessando a crista do morro e cruzando o arroio Dilúvio (MACEDO, 1999; SOUZA; MULLER, 2007). Macedo (1999, p. 103) dá características deste sistema de defesa.

³² “No tocante aos impostos, enquanto que o charque sulino era onerado pelas altas taxas de importação sobre o sal, os pecuaristas eram obrigados a pagar pesadas taxas sobre a légua de terra. Por outro lado, o charque platino, concorrente do gaúcho, pagava baixo imposto nas alfândegas brasileiras. Por trás deste tratamento preferencial ao produto estrangeiro, que forçava a baixa do preço do artigo rio-grandense, manifestavam-se os interesses do centro e norte do país, que queriam comprar o alimento para seus escravos a baixo custo” (PESAVENTO, 2002, p. 38).

³³ Segundo Riopardense de Macedo (1999) o desenho deste sistema de defesa foi “imortalizado” em dois documentos gráficos. Um elaborado pelo Império do Brasil em 1837 e outro realizado por L.P. Dias em 1839. Segundo este autor, através da análise e comparação entre os documentos, percebe-se que houve somente pequenos avanços, retificações e reformulações nesta linha de defesa de Porto Alegre, que não modificaram sobremaneira seu desenho.

Na verdade a maior parte deste sistema de defesa era constituído apenas de uma trincheira de caixão com terra, acompanhada pelo lado de fora por um fosso de três a quatro metros e meio de largura, que dificultava a escalada da trincheira. Em certos trechos da linha havia bases para instalação de artilharia, em outros a trincheira e o fosso foram substituídos por andaimes, a fim de propiciar visão mais distante nos abertos da várzea.



Figuras 19 e 20: Duas plantas de Porto Alegre. A de cima *Planta da Cidade de Porto Alegre Capital da Província...* de autoria desconhecida, ano de 1837. A de baixo, *Planta da cidade de Porto Alegre por L. P. Dias...*, 1839. As linhas mais escuras à leste definem o sistema de defesa da capital. Comparando os documentos é possível identificar ligeira modificação deste sistema em sua parte sul. Fonte: FIALHO, 2010, CD de imagens.

Em 1845 a assinatura da ‘Paz de Ponche Verde’ foi oferecida aos líderes rebeldes por Caxias, naquela altura presidente e comandante de armas da Província, não como uma rendição incondicional, mas como um acordo. Desta forma o conflito chega ao fim tendo sido concedida aos farrapos anistia geral, integração dos oficiais farroupilhas ao Exército Brasileiro de acordo com suas patentes, assunção das dívidas da República do Piratini³⁴ por parte do governo imperial e elevação da taxa alfandegária sobre o charque importado (PESAVENTO, 2002; FAUSTO, 1995).

Após a guerra dos Farrapos a pecuária sulina desfrutou de um período de pujança. Beneficiou-se dos acertos econômicos entre província e governo central, dos conflitos ocorridos no Prata que possibilitaram o contrabando do gado uruguaio para as charqueadas sulinas e da desorganização da atividade no Uruguai – como o caso da Guerra Grande “entre as forças platinas de Oribe (Uruguai) e Rosas (Argentina) contra o Brasil aliado a Urquiza (governador de Entre-Rios) e Artigas (chefe Uruguaio, ‘colorado’)” (PESAVENTO, 2002, p. 41).

Nesse período a produção de café para exportação, “grande novidade na economia brasileira das primeiras décadas do século XIX” (FAUSTO, 1995, p. 186), vinha tendo grande expansão no Vale do Paraíba, entre Rio de Janeiro e São Paulo. Ela deslocaria lentamente o pólo do dinamismo econômico do Nordeste para o Centro-Sul do país e já por volta de 1850 chegaria ao seu auge (FAUSTO, 1995). Com o acúmulo de capitais advindos dos lucros da produção do café e a partir da liberação de capitais resultante do fim da importação de escravos, dentre outros motivos³⁵, esboçava-se então, mudanças no sentido de uma modernização capitalista e de uma intensa atividade empreendedora no Brasil³⁶ (FAUSTO, 1995; LOPEZ, 1988). Macedo (1999, p. 109) indica que “o declínio da monocultura do açúcar e o ascenso de outra – a do café – aproxima da Província do Rio Grande do Sul as atenções da Coroa”.

³⁴ Ainda durante o conflito “na região gaúcha dominada pelos rebeldes, foi proclamada na cidade de Piratini, em 1838, a República de Piratini cuja presidência coube a Bento Gonçalves. A República não existiu apenas no papel, mas teve uma existência real, incluindo o estímulo à criação de gado e à exportação de charque e couros” (FAUSTO, 1995, p. 169-170).

³⁵ “Vários motivos explicam por que foi notável o progresso industrial depois de 1850. A expansão do café colocou capitais nas mãos de uma burguesia rural que os investiu parcialmente na indústria e no comércio; o uso do assalariado na cafeicultura estimulou o mercado interno; a lei Alves Branco (1844) aumentou para 60 % a taxa de importação sobre artigos ingleses, encarecendo-os e beneficiando a incipiente indústria nacional, caracterizando assim uma modalidade de protecionismo (mesmo que a intenção primeira da Lei fosse ampliar os recursos do fisco)” (LOPEZ, 1988, p. 72-73).

³⁶ “Surgiram bancos, indústrias, empresas de navegação e vapor etc” (FAUSTO, 1995, p. 197) além de iniciativas para a construção de estradas de ferro.

Em relação a Porto Alegre, segundo Souza e Muller (1997, p. 59) “foi a partir de 1845, com a demolição das muralhas, marcando o fim da Guerra dos Farrapos, que a cidade realmente começou a expandir-se e apresentar equipamentos mais vigorosos e sofisticados, correspondentes ao seu rápido desenvolvimento”. Entre esse período que vai da saída de Isabelle do Brasil, um ano antes do início da guerra dos Farrapos, e a chegada de Avè-Lallemant, em 1858, outras obras merecem menção. Em 1837 são construídos o quartel da Brigada Militar, a Tesouraria das Rendas Provinciais e em 1845 a Casa de Câmara e a fundação do Asilo Santa Tereza (SOUZA; MULLER, 1997). Outras obras de destaque são: término do Theatro São Pedro em 1858; Cadeia na Ponta da Península, em 1855 (aterro); Estaleiro Becker, em 1856; transferência dos cemitérios do Centro para o Alto da Azenha, em 1850; cemitério protestante, em 1856 (SOUZA; MULLER, 1997). Em meados do XIX pequenos núcleos já se esboçavam próximos à Porto Alegre. São os arraiais do Menino Deus, Navegantes, São Manoel e São Miguel que ao longo do tempo, a partir da expansão das malhas urbanas, vão sendo incorporados ao núcleo principal que é Porto Alegre e formando alguns de seus bairros (MACEDO, 1999; SOUZA; MULLER, 1997). Segundo Macedo (1982) já havia em 1842 a determinação da administração municipal da construção da ponte de pedra. Menos de seis anos depois a obra estava concluída e em 1848 já facilitava o trânsito entre as margens. Vale notar que esta ponte, hoje comumente conhecida como ponte dos açorianos, monumento importante do passado da cidade, parte do patrimônio construído da capital, símbolo caro à coletividade³⁷, não é em momento algum citada nas linhas dos viajantes. A importância dada hoje a esta obra não tem correspondência com as impressões do século XIX.

Em relação aos serviços públicos Franco (1998) indica que com a cidade sitiada pelos farroupilhas a água disponível para o consumo passou a preocupar. Segundo este autor

[...] em 1839, a Câmara cuidou de construir uma ‘ponte’ sobre o rio, ‘na qual se possa tomar água com asseio para o abastecimento’. Por muito tempo, as providências para assegurar água limpa à população se limitavam a garantir que a captação se fizesse longe da imundice das margens do Guaíba, repletas de lixo que aí era habitualmente depositado (FRANCO, 1998, p. 18).

³⁷ Macedo indica a importância desta ponte para os cidadãos Porto-alegrenses ao escrever “A ponte ficou só, sem propósito e sem destino/Ninguém mais passa nela: passeiam/Não mais a usam, a admiram/Como um símbolo que é e foi” (MACEDO, 1982, p. 54).



Figura 21: Foto de Jacob Prudêncio Herrmann, década de 1930. Ponte sobre o Riacho atualmente conhecida como Ponte dos Açorianos. Fonte: <<http://habitantesdoarroio.blogspot.com/2009/06/memorias-do-antigo-riacho-na-cidade.html>>. Acessado em 11 jun. 2010.

Em relação ao asseio público, apesar das menções feitas anteriormente sobre a inquietude da Câmara em relação à limpeza das ruas em 1829 e 1830, Franco (1998, p. 43) afirma que “preocupações com a limpeza das ruas, remoção do lixo e matérias fecais não são muito freqüentes antes da década de 1850”. Como nem sempre era possível jogar o lixo fora das proteções da cidade o rio foi o local do despejo, com já enfatizado (FRANCO, 1998). Outras preocupações fizeram a atenção a este serviço público tornar-se maior. Franco (1998, p. 210) indica que

Já em 29/dez./1853, diante de notícias de uma epidemia de escarlatina em Pelotas e Rio Grande, os vereadores resolveram que os despejos de fezes se fizessem sempre dentro d’água, em pontos prefixados. Durante a epidemia de cólera-morbo, em novembro de 1855, o lixo urbano e as dejeções foram objeto de remoção para as ilhas fronteiras, numa barca normalmente utilizada em transporte de animais. E só em janeiro de 1856 cessou esse procedimento.

Em relação à iluminação pública, Franco (1998, p. 210) indica que não tardou para que os lâmpões instalados em 1834

[...] por mau funcionamento ou dano irreversível, ficassem inativados, tendo a Província mandado encomendar outros duzentos no Rio de

Janeiro. E desapareceu a iluminação das ruas. Em 1837/maio/2, a Câmara Municipal solicitou ao Vice-Presidente Américo Cabral de Melo o restabelecimento da iluminação, atendendo especialmente à conveniência da defesa da cidade sob sítio dos farroupilhas.

É num período de robustez na indústria charqueadora da província e nesta Porto Alegre pós Farroupilhas com as obras descritas anteriormente que, em 1858, Avé-Lallemant chega à Porto Alegre.

Robert Christian Berthold Avé-Lallemant, alemão nascido em Lubeck em 1812, médico de formação, sujeito “dotado de espírito irrequieto e aventureiro, [...] fez longas viagens. Visitou vários países da Europa, o Egito e o Brasil, onde se demorou por longo tempo” (CABRAL, T. *in* AVÉ-LALLEMANT, 1980: 9). Pouco tempo depois de sua diplomação rumou para sua primeira temporada no Brasil, onde se estabeleceu como médico na Santa Casa de Misericórdia do Rio de Janeiro por dezessete anos. Tendo regressado à sua pátria no início do ano de 1855 não consegue permanecer ali por muito tempo. Atraído pelo Brasil e pelas viagens logo embarca novamente, desta vez como médico da fragata austríaca Novara – que saíra com a missão de circunavegar o globo. Em 1857, após longo percurso e após desentendimentos com oficiais de bordo, é dispensado de seu cargo e desembarca mais uma vez no Rio de Janeiro (FILHO; FRANCO, 2004).



Figura 22: Imagem de Avé-Lallemant.
Fonte: FILHO; FRANCO, 2004, p. 110.

Só então realiza seus dois anos de viagem pelo Brasil, “primeiro nas províncias do Sul em 1858, e depois no Norte e Nordeste” (FILHO; FRANCO, 2004, p. 108). Segundo Teodoro Cabral (*in* AVÉ-LALLEMANT, 1980, p. 14), Avé-Lallemant tinha a importante vantagem “que faltou a muitos de nossos visitantes estrangeiros, de conhecer bem a nossa língua”. Este viajante estrangeiro retorna definitivamente para Alemanha em 1859.

A descrição destas duas viagens exploratórias pelo Brasil foram publicadas em Leipzig, Alemanha, em duas obras. Uma em 1859 – sobre o itinerário pela região Sul – e outra em 1860 – sobre o Norte e o Nordeste. Segundo ele mesmo indica no prefácio de sua obra, o leitor não deveria esperar dele “a posição e o mérito de um naturalista profissional, motivo por que carece este relato de louçanias encontradas em outros livros de viagem” (AVÉ-LALLEMANT, 1980, p. 17). Deve ter passado por maus bocados ao longo de suas longas incursões e, pelo que leva a crer a passagem a seguir, teve tenacidade e disciplina no registro de suas impressões e na anotação de suas experiências cotidianas por ambientes desconhecidos.

Escrevi estas páginas debaixo de árvores, em choças, entre europeus, negros, índios e mestiços, às vezes em cômoda situação de vida, às vezes constrangido às mais duras privações, sem tecto, sem cama, sem comida e sem bebida. Numa penosíssima expedição às selvas, tive de vadear rios e pântanos, de pés descalços, guiado apenas pela bússola (AVÉ-LALLEMANT, 1980, p. 17).

Posteriormente a sua partida do Rio de Janeiro, em fevereiro de 1858, este viajante chega à cidade de Porto Alegre depois de ter passado pela cidade de Desterro, na ilha de Santa Catarina, pela cidade de Rio Grande e de ter feito o caminho através da Lagoa dos Patos já no atual estado do Rio Grande do Sul. Após breve passagem pela capital da Província faz visitas às colônias alemãs próximas à Porto Alegre assim como longas incursões pelo interior. Percorre o vale do Jacuí, passando pelas cidades de Rio Pardo e de Santa Cruz, visita as cidades da região missioneira, conhece a metade sul passando por Alegrete, São Gabriel, Caçapava e São Lourenço antes de regressar à capital por viagem fluvial pelo Jacuí.

Em seu texto sobre a cidade o médico alemão Avé-Lallemant descreve os arrabaldes ao sul da cidade onde para “além da praça [da igreja matriz] partem alguns caminhos bastante tortuosos para uma grande planície ou vargem, semeada, aqui e ali,

de casas de campo e igrejas, fechando a região uma cadeia de serras” (AVÉ-LALLEMANT *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 109). Ali se avista ainda “o espesso matagal [...], através de cujas densas sombras dificilmente abrem caminho os regatos afluentes do Guaíba, os pequenos barcos e canoas que sobem ligeira e tranquilamente” (AVÉ-LALLEMANT *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 109). Do espigão da colina é possível vislumbrar a cidade ao sul e ao norte, onde, “à margem do rio, numa série de bonitas casas de campo e verdes e viçosos jardins” (AVÉ-LALLEMANT *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 109), estão os arrabaldes do lado oposto. São ambientes muito semelhantes de rarefeita ocupação e pouco ou quase nada ocupados.

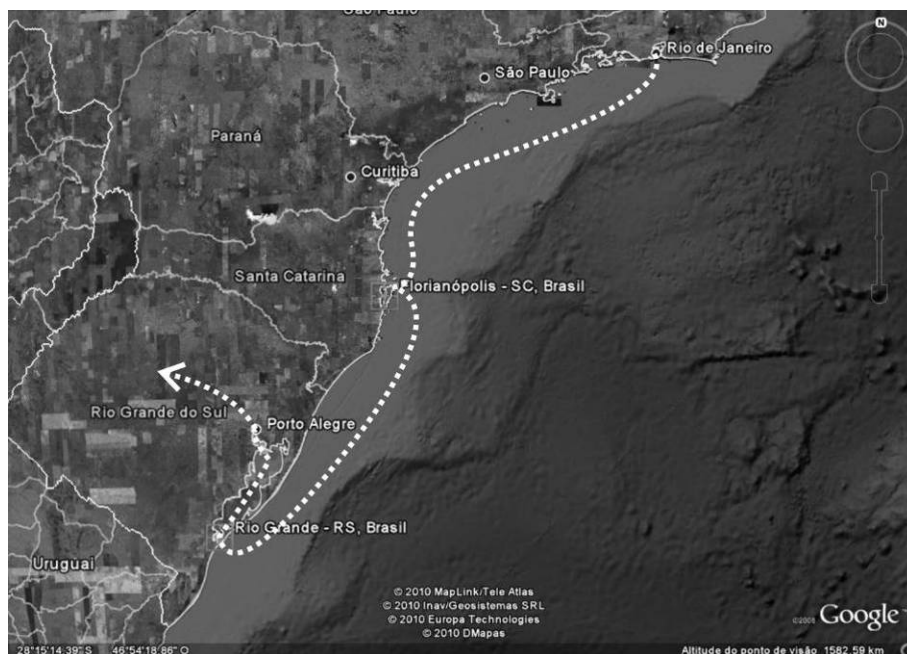


Figura 23: Percurso de Avé-Lallemant pelo Brasil. Realizado pelo autor com base em imagem do *google earth*.



Figura 24: Herrmann Rudolf Wendroth. Pintura em aquarela intitulada *Porto Alegre vista do sul*, 1852. Fica evidente a face sul da península onde está implantada a cidade e seus arrabaldes.

Fonte: <http://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Herrmann_Rudolf_Wendroth>. Acessado em 11 jun. de 2010.

Já junto à cidade aponta que “corre ao longo da margem, a Rua da Praia, a principal, larga, regular, mesmo com casas muito majestosas de até três andares” (AVÉ-LALLEMANT *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 109). Logo após dar características gerais da Rua da Praia complementa as informações sobre a malha da cidade anotando que

Paralelamente, a meia altura ou no alto da colina da cidade, bonitas travessas, cortadas por várias ruas, começadas na Rua da Praia, sobem a ladeira, de modo que a cidade, apesar de sua posição inclinada na encosta e sobre o monte, pode, classificar-se entre as mais regulares (AVÉ-LALLEMANT *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 109).

Regularidade herdada da ortogonalidade da malha e que contrasta com a irregularidade do sítio de implantação da cidade, uma inclinada encosta.



Figura 25: Foto de Luiz Terragno, década de 1860. Uma das transversais que sobem a ladeira, a Rua do Rosário, atual Vigário José Ignácio. O Guaíba ao fundo. Fonte: PESAVENTO, 1996, p. 23.

A aparência das ruas é elogiada no trecho onde o alemão escreve que “quase em toda parte tudo tem aparência boa e abastada. Na Rua da Praia pode-se ver empilhado tudo o que é europeu, sem que se destaquem lojas muito bonitas” (AVÉ-LALLEMANT *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 113). Esta rua destaca-se como o local do comércio de produtos importados em lojas que não chamam a atenção pela pujança. Importante destacar que, no texto deste autor, os produtos de aparência boa e abastada são de seu continente, mantendo visão de importância sobrevalorizada, eurocêntrica, já manifestada por outros viajantes.

A primeira vez que o médico avista o panorama geral da cidade é navegando. Comenta que “a distância de várias milhas, sobre uma colina que avança para a água, defronta-se-nos, na linda paisagem, uma aprazível cidade. Não fora há muito seu nome, involuntariamente lhe chamaríamos Porto Alegre!” (AVÉ-LALLEMANT *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 109). A lista de qualidades desse lugar que tem paisagem e cidade mescladas é extensa. Próximo ao desembarque faz mais elogios à sua aparência ao afirmar que “um amável pensamento, uma graciosa idéia esta Porto Alegre, onde chegamos e ancoramos” (AVÉ-LALLEMANT *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 109). Para ele tudo “forma um quadro de graça e encanto que só alguns pintores holandeses, em momentos felizes, transportaram para a tela” (AVÉ-LALLEMANT *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 109), europeizando a paisagem como já fizeram os viajantes anteriores, mas desta vez aproximando sua imagem à arte. Do ponto mais alto da

cidade, “do alto da igreja e do teatro, a vista é de rara beleza” (AVÉ-LALLEMANT *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 109). Na capital a comunhão entre a vida do homem e o ambiente natural domesticado parece atingir o mais alto grau. Segundo ele

Parece-me, pois, que a vida em Porto Alegre está em perfeita consonância com o ambiente da graciosa cidade. Falte embora o grandioso de uma natureza selvática e áspera, em toda a parte se apresenta aos olhos do observador, quadros bonitos e suaves e, para onde quer que ele olhe, empolga-o o benfazejo sentimento de encontrar em natureza pacífica homens felizes (AVÉ-LALLEMANT *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 114).

A cidade seria como uma síntese dessa relação de conformidade entre paisagem, agenciamento do espaço construído e o caráter do homem que ali vive. Generosidade ingênua essa visão do viajante ou uma reação de estupefação frente ao desconhecido, ao idílico imaginado e procurado desde a hora do embarque na Europa.



Figura 26: Herrmann Rudolf Wendroth. Pintura em aquarela intitulada *Porto Alegre vista do lago Guaíba*, 1852. É a face norte da península onde se assenta a cidade.

Fonte: <http://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Herrmann_Rudolf_Wendroth>. Acessado em 11 jun. de 2010.

Ao dirigir seu olhar aos serviços públicos e de infra-estrutura este autor dá informações sobre o abastecimento de água. Relata que “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” (AVÉ-LALLEMANT

in FILHO; FRANCO, 2004, p. 113). São estas, em seu texto, as possibilidades de obtenção de água para o consumo. A importância dos chafarizes parece estar mais atrelada a função embelezadora do que a sua finalidade de serviço público. Como já indicado anteriormente, Franco (1998) cita a construção de ponte avançando sobre o Guaíba para que a água fosse captada longe das imundícies da margem. Avé-Lallemant não faz comentários específicos sobre essa ponte, mas sim sobre o abastecimento de água no Guaíba. A menção de que a existência de fontes não é garantia de água abundante para abastecimento é importante. Mesmo presente a obtenção da água é feita quase fundamentalmente da maneira ancestral. Captando-a diretamente do Guaíba.

A geografia da cidade permite, em sua opinião, um esgotamento pluvial e um asseio apropriado. Este viajante aponta que “pela sua situação em declive para todos os lados, está sempre limpa e seca, lavada pela chuva, varrida pelo vento” (FILHO & FRANCO, 2004: 113). Faz só este comentário genérico e nada aprofundado sobre a limpeza urbana de Porto Alegre. Conforme já vimos em Franco (1998), o asseio dos logradouros públicos não foi tratado com atenção até a década de 1850, sendo o lago o local de despejo de dejetos e lixo. Não há referências em seu texto quanto às estradas, transporte, calçamento, iluminação, policiamento, aterros.

Ao fazer observações sobre os equipamentos e espaços públicos anota que “a melhor das ruas ascendentes conduz a uma grande praça irregular, onde se acham a igreja matriz, o palácio da presidência e um, teatro recentemente construído. Além, para o sul, o pequeno edifício da Assembléia” (AVÉ-LALLEMANT *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 109). São os prédios administrativos, de entretenimento e o religioso, todos em posição privilegiada, no topo da colina, junto à praça. Na opinião de Avé-Lallemant (*in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 113) “não há [...] nenhum edifício público grandioso na cidade” apesar de ser “muito bonita a matriz, no alto da cidade, com as suas duas torres”. Já “o palácio do Presidente, ao contrário [do teatro] é simples e velho, mas de interior muito agradável” (AVÉ-LALLEMANT *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 113). São apresentados em suas referências edifícios simples, sem requintes ou ostentações.



Figura 27: Herrmann Rudolf Wendroth. Pintura em aquarela intitulada *Antiga Matriz com o primeiro palácio do governo ao lado*, 1852.

Fonte: <http://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Herrmann_Rudolf_Wendroth>. Acessado em 11 jun. de 2010.

Contrastando com o palácio do Presidente o teatro da capital, terminado em 1858, não é “velho” – logo, se não podemos afirmar que é novo podemos dizer que tem aspecto conservado – e nem “simples” – logo, é de aparência destacada. Mais adiante em seu texto ele faz referências mais precisas em relação ao teatro. Convidado para assistir um espetáculo no teatro conhece “a casa mais esplendida da cidade e sem dúvida vistosa demais para a capital de uma província” (AVÉ-LALLEMANT *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 113).

Dando mais características deste edifício que destoa positivamente dos administrativos comenta que,

O teatro era moderníssimo: platéia, frisa, camarotes da primeira e camarotes da segunda ordem, nenhum lustre, mas trinta velas, sendo os camarotes abertos, separados apenas por uma grade muito baixa. Tudo me recordava vivamente o Teatro velho da minha querida e mui ilustre cidade natal de Lubeck (AVÉ-LALLEMANT *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 111).

Mais uma vez beleza e qualidade comparável ao que existe na Europa.

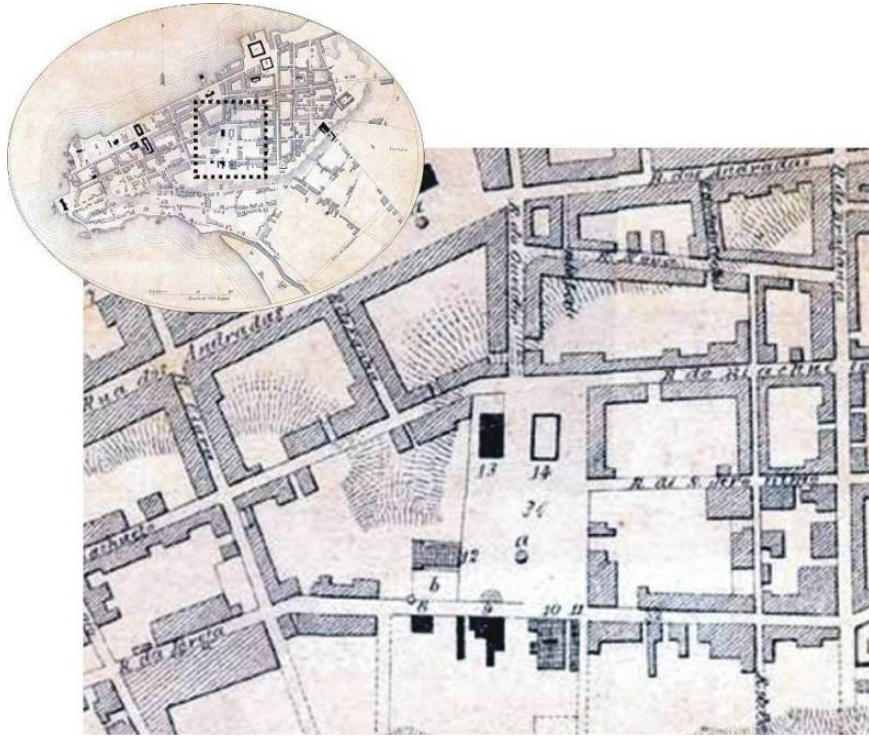


Figura 28: *Planta da Cidade de Porto Alegre...* de autoria de Antonio Eleutherio de Camargo, 1869. Detalhe da Praça da Matriz (ao centro). Os números indicam: 8 – Assembléia Provincial; 9 – Palácio do Governo; 10 – Igreja Matriz ou Catedral; 11 – Capela do Espírito Santo; 12 – Bailante; 13 – Teatro São Pedro; 14 – Alicerces da Câmara Municipal. Fonte: FIALHO, 2010, CD de imagens.

Indo além indica que,

A partir daqui [da praça irregular] seguem duas ruas, uma à direita e outra à esquerda. Uma, no alto, leva ao grande hospital e casa de expostos, ainda não concluído, porém amplo e espaçoso; a outra desce para o rio, a cuja margem se acha a cadeia pública, construída em estilo mais ou menos de castelo forte e, perto dela, um imponente arsenal (AVÉ-LALLEMANT *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 109).

Não vai muito além de uma lista com a posição dos equipamentos públicos.

Autores como Souza e Muller (1997) e Franco (1998) fazem alusão à construção da cadeia da ponta da península, mas não indicam esse caráter assemelhado ao de um castelo forte de que fala o viajante.

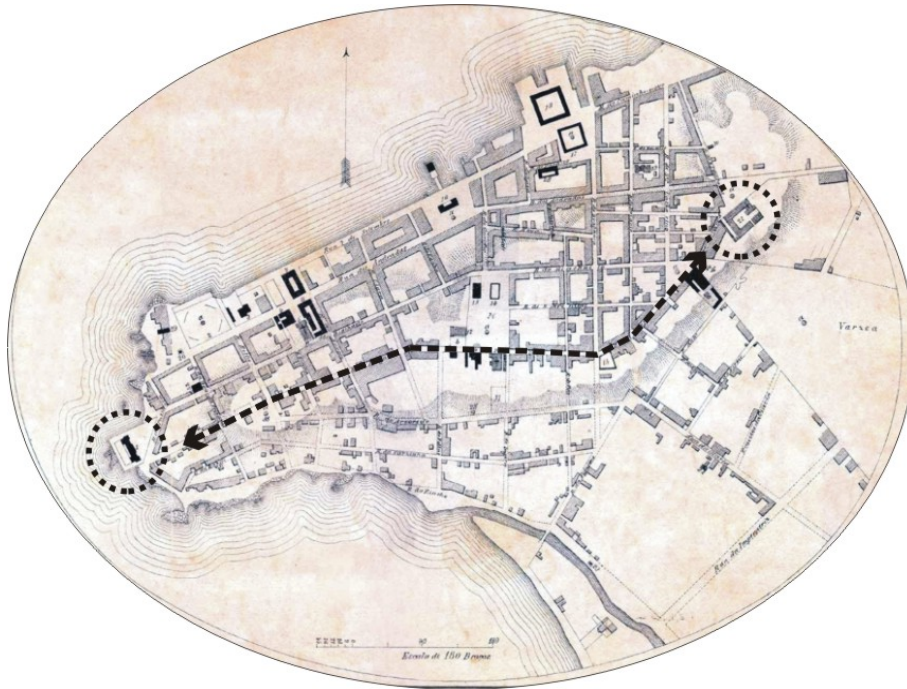


Figura 29: *Planta da Cidade de Porto Alegre...* de autoria de Antonio Eleutherio de Camargo, 1869. Desenho do autor indicando Rua da Matriz ligando a cadeia na ponta da península, à esquerda, ao hospital Santa Casa, à direita. Fonte: FIALHO, 2010, CD de imagens.

Mais à frente, ao comentar os espaços de saúde da cidade, escreve que “está metade por acabar a chamada Caridade, instituição de fins beneficentes, casa-de-expostos, hospital, etc., cuja freqüência hospitalar não é considerável, levando-se em conta que Porto Alegre é a capital de uma grande província” (AVÉ-LALLEMANT *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 113). Em relação aos templos religiosos nos traz poucas informações, afirmando apenas que “as igrejas são pequenas” (AVÉ-LALLEMANT *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 113) além da referência já feita à Igreja da Matriz. Chama sua atenção a falta de Igreja Evangélica. Escreve que “não consegui penetrar nas condições de vida dos alemães e não posso dizer com certeza se os meios de fortuna dos indivíduos permitem fornecer recursos para a organização e custeio de uma associação religiosa e o sustento do pastor” (AVÉ-LALLEMANT *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 112). Apesar da população alemã na cidade não havia templo dirigido à sua tradição de fé.

Em seu texto não há menção ao cais e alfândega, ao cemitério, à mercados, instituições de ensino e lugares de esporte e lazer.

Ao tratar de outros temas que não os relativos aos elencados anteriormente faz comentários a respeito da população. No lugar comercial da cidade, a Rua da Praia,

[...] em toda a parte se vê gente de raça loura perambulando. A cada momento se vê um alemão transitando, a cada momento se vê um nome alemão sobre as portas das casas e se houve falar a rude língua alemã do Holstein e do dialeto pomerânio até o bávaro renano. Deve haver em Porto Alegre uns três mil alemães, ao passo que toda a cidade não tem mais de 20.000 habitantes (AVÉ-LALLEMANT *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 110).

Este trecho nos apresenta uma cidade bastante germanizada no número de habitantes e nas referências espalhadas pela cidade. A quantidade de total de habitantes relatada por Avé-Lallemant é similar ao apresentado por Souza e Muller (2007) para o ano de 1858 – 18.465 habitantes. Discorrendo sobre outros elementos da população anota que “vêm-se, contudo, certamente, muito menos negros, relativamente, ao número de habitantes, do que no Rio de Janeiro. Ao contrário, parece-me apagar-se o elemento índio. Mas indubitavelmente a população de Porto Alegre tem mais aparência européia do que aparenta à primeira vista; e esses leves matizes raciais despertam mais a atenção do entendimento que a do leigo” (AVÉ-LALLEMANT *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 113). É uma percepção similar a que outros viajantes aqui tratados apresentaram.

Robert Avé-Lallemant faleceu em sua cidade natal, Lubeck, em outubro de 1884.

2.4. OSCAR CANSTATT.

Já em 1865 a área de colonização alemã no Rio Grande do Sul apresenta um pujante desenvolvimento da lavoura comercial de subsistência (PESAVENTO, 2002), o café segue sua marcha para o oeste Paulista expandindo-se paulatinamente para além do Vale do Paraíba e as propostas de gradual abolição da escravatura vão tomando corpo no momento em que um fato envolvendo Brasil, Uruguai, Argentina e Paraguai iria marcar o Segundo Império (LOPEZ, 1988; FAUSTO, 1995). Foi a Guerra do Paraguai, que ocorreu entre os anos de 1864 e 1870 (FAUSTO, 1995; PESAVENTO, 2002). O conflito que teve como mote da rivalidade a intenção de preservar a livre navegação nos rios platinos levou o Paraguai a perder parte de seu território, grande parte de sua

população e seu processo de modernização (FAUSTO, 1995). O Rio Grande do Sul atuou aí “segundo o seu tradicional papel de guardião da fronteira, fornecendo contingentes militares para a luta” (PESAVENTO, 2002, p. 52).

O viajante Emil Arthur Oscar Canstatt, nascido em Ansbach na Baviera (Alemanha) em 1842, está no Brasil durante o período da Guerra do Paraguai. Aqui trabalha para o governo Imperial na Comissão Imperial de Agricultura como técnico no campo da agronomia. Estabelecido no país, naturalizou-se em 1869 e casou-se em Santa Cruz do Sul em 1870 (CANSTATT, 2002; FILHO; FRANCO, 2004). Arthur C. F. Reis (*in* CANSTATT, 2002, p. 20) afirma que Canstatt, em sua obra sobre o país, “procurou entender o Império, na sua natureza física e no comportamento de sua sociedade”. Mesmo tendo realizado pesquisas sobre o Brasil e de ter lido relatos e estudos sobre o país, acreditava que a apreciação que possibilitaria real noção sobre ele só seria possível através de uma viagem de reconhecimento. Como ele próprio afirma, “o conhecimento do país com todas as suas luzes e sombras, suas amenidades e o que tem de ruim, só pode ser adquirido depois que se percorrem diversas partes do imensurável Brasil” (CANSTATT, 2002, p. 267).

Canstatt chega ao Brasil em 1868 pisando primeiramente em Pernambuco. Seguindo posteriormente à Bahia, navega até o Rio de Janeiro – onde descreve o Passeio Público, o Jardim Botânico –, sobe a serra em direção à Petrópolis e dali, através do vale do Rio Paraíba, rumo para as cidades da região mineradora. De Ouro Preto desce para São Paulo e depois para Santos, onde embarca em navio que seguiria ao sul. Navegando pela costa vai ao Desterro – atual Florianópolis – e segue até a barra de Rio Grande, já no Rio Grande do Sul. Após ter visitado a cidade de Rio Grande vai pela Lagoa dos Patos até Porto Alegre. Após ter conhecido a capital faz uma incursão pelo interior visitando as colônias germânicas do Rio Grande do Sul para depois, subindo o Jacuí, visitar São Jerônimo, Triunfo, Rio Pardo e Santa Cruz.

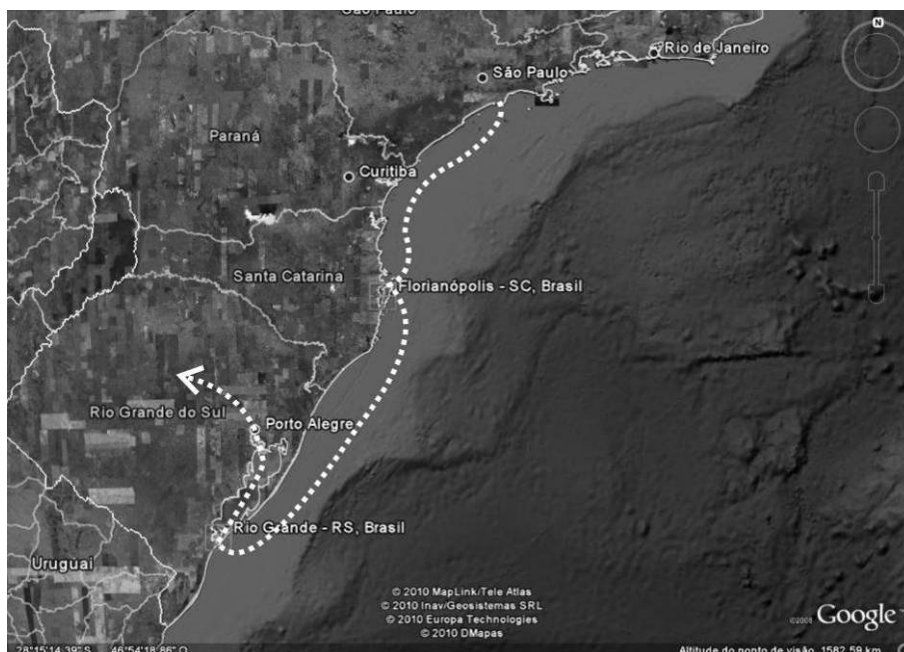


Figura 30: Percurso de Canstatt pelo Brasil. Realizado pelo autor com base em imagem do *google earth*.

Retorna à sua pátria em 1871 e em 1877 publica sua obra sobre o país – Brasil: terra e gente, 1871 (CANSTATT, 2002). O faz atento ao interesse despertado em seu país sobre terras estrangeiras, atento à escassez e alto custo das publicações sobre o Brasil e, também, mirando os interessados na imigração e na expansão do comércio. Essa situação, segundo ele mesmo afirma, “fez-me acreditar desejável publicar uma obra mais popular e menos custosa que suprisse essa falta” (CANSTATT, 2002, p. 23). Assim, sua obra não foi escrita com grandes aspirações intelectuais e sim com o intuito de informar sobre o país que ele visitara. Ele mesmo afirma.

Aproveito a oportunidade para frisar que este livro não tem pretensões a puramente científico, e que seu assunto não é tratado de modo exaustivo nesse sentido; foi ao contrário, difícil, diante da tarefa que me impus e da quantidade do material, salientar só aquilo que era indispensável para apresentar a terra e a gente do Brasil sob sua verdadeira luz (CANTATT, 2002, p. 24-25).

Sinteticamente podemos dizer que o autor organiza sua obra em três partes. A primeira faz um apanhado geral do país descrevendo-o fisicamente, tratando de sua geografia, de sua fauna e flora, sua população, agricultura, riquezas minerais, vias de

circulação – por terra, mar ou rios – e comércio. Na segunda parte ele escreve uma sucinta história do Brasil e a terceira lida da descrição de sua viagem pelas Províncias do país bem como das observações que anotou a respeito dos lugares por onde andou. Não é estrito senso um diário de viagens. É uma obra organizada de forma diversa, sem anotações do dia exato dos acontecimentos. Todavia há, na terceira parte do livro, uma seqüência organizada cronologicamente que descreve os fatos que se passaram no desenrolar dos dias, dos lugares por onde passou e das impressões que deixaram. No final do livro deixa ainda conselhos que, aos que se interessassem pelo país, poderiam ser de grande valia. São avisos como o que transcrevemos a seguir.

Aliás, devo frisar que, quanto a condições climáticas, só as Províncias do Rio Grande do Sul e Santa Catarina devem ser visadas para a colonização alemã, e podem ser recomendadas, em boa consciência, aos meus compatriotas [...] Às classes cultas não se deve aconselhar a emigração e uma demorada permanência no Brasil, porque, por muito interessante que o país seja para o naturalista e o viajante, não lhe oferece vantagens (CANSTATT, 2002, p. 442).

Apoiados na obra de Souza e Muller (1997) e Franco (1998) podemos afirmar que a Porto Alegre que Canstatt conhece apresenta como novos prédios administrativos e militares o Laboratório Pirotécnico, de 1865; o Arsenal de Guerra, de 1865; e a Nova Casa de Câmara, de 1870 (que seria posteriormente tribunal de justiça). Como prédios de Educação a Biblioteca Pública, que teve o início da construção em 1861 e o Instituto de Educação, de 1869. Como equipamentos para a saúde a Beneficência Portuguesa, que teve lançada sua pedra fundamental em 1867 e o Asilo Padre Cacique, de 1863; além da Praça da Harmonia, de 1860 e o matadouro público, de 1870, ambos em local aterrado. Como edifícios religiosos a Igreja Nossa Senhora da Conceição, que teve sua pedra fundamental lançada em 1859 e foi inaugurada só posteriormente, em 1888; o lançamento da pedra fundamental do Seminário da rua do Arvoredo, em 1865 e da Capela do Senhor do Bom Fim, em 1867; a Capela de São João Batista, construída em 1871; Em relação aos equipamentos de infra-estrutura urbana Porto Alegre contava com a Hidráulica Porto Alegrense, que teve o início da construção de seu sistema em 1864 (SOUZA; MULLER, 1997; FRANCO, 1998); A linha de transporte coletivo chamada de maxambomba, espécie de bonde que ia do Centro ao Menino Deus de 1864 a 1870; a Repartição dos telégrafos, de 1867, e o contrato para a realização da Estrada de Ferro

Porto Alegre-Novo Hamburgo, em 1869. A construção do primeiro Mercado Público teria sido autorizada pela Câmara em 1842 e, através de lei Provincial de maio de 1863, teria sido autorizada a construção do segundo, no lugar onde está ainda hoje, tendo sua pedra fundamental sido lançada em 1864 (MACEDO, 1999). Esse prédio foi concluído em 1869 (SOUZA; MULLER, 1997).

Em relação à limpeza pública Franco indica que em 1859 a Câmara “deliberou que as carroças empregadas na limpeza da cidade só deveriam limpar as praças, praias e outros lugares designados, e não as ruas, ‘que é do dever dos moradores terem limpas as testadas de suas casas, conforme dispõe o art. 23 das Posturas’” (FRANCO, 1998, p. 210-248). Em relação à iluminação pública houve a substituição do sistema de gás hidrogênio líquido, que havia substituído os lampiões à óleo, “pelo produto que o Presidente Eloy de Barros Pimentel denominou ‘óleo kerosene puro’” (FRANCO, 1998, p. 211).

O alemão Emil Arthur Oscar Canstatt chega à Porto Alegre subindo a Lagoa dos Patos vindo de Rio Grande. Olhando a cidade desde o sul deixa registrado em seu texto que “depois de algumas horas surgiu diante de nós Porto Alegre, a capital da província, que fica sobre uma língua de terra estendendo-se longe dentro dum lago, (Lagoa do Viamão), formada pela dilatação da bacia dum rio” (CANSTATT *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 153). Porto Alegre, para ele,

[...] é uma das cidades brasileiras mais regularmente construídas e mais agradáveis. Devido ao terreno acidentado da península a monotonia das ruas retilíneas é agradavelmente interrompida e os esplêndidos panoramas que se gozam do alto de muitas ruas e partes mais altas da cidade, regalam os olhos assim que se alcançam (CANSTATT *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 153).

Mais uma vez um viajante destaca, através da contraposição, a relação entre a irregularidade do terreno acidentado e a regularidade da disposição das ruas da cidade no sítio. Suas ruas tornam-se menos monótonas ao mesmo tempo em que o terreno é domesticado. Longe da cidade, nos arrabaldes ao sul da península, “já se começa a ver casas de campo e colônias, que se estendem ao longo da margem direita de quem chega [de barco] até a um edifício solitário com aspecto de mosteiro, o Colégio de Santa Tereza” (CANSTATT *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 153).

Sua percepção é de que a rua “principal da cidade é a Rua da Praia, que se estende de um extremo quase até o outro, em linha reta, desembocando lá na Praça Paraíso. Nela fica, entre outros edifícios a Alfândega [...] a Tesouraria Provincial e os Arsenais” (CANSTATT *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 155). O autor afirma erroneamente que a Rua da Praia terminava na Praça do Paraíso, atual XV de Novembro, quando na verdade acaba ainda hoje na Santa Casa de Misericórdia. Pode ainda ter nomeado de Rua da Praia a Rua da Alfândega, atual Rua 7 de Setembro. Esta sim chega na antiga Praça Paraíso.

Sobre as ruas à margem do Guaíba aponta ainda que “nas imediações do porto, onde entra ano e sai ano entram numerosos navios, as ruas têm um aspecto das grandes cidades e o governo faz mais para embelezamento da Praça do que para outro qualquer logradouro” (CANSTATT *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 154). Não há como afirmar com certeza, a partir exclusivamente do texto, se a praça a qual ele se refere nesse momento é a Praça da Alfândega – atual Senador Florêncio – ou a Praça do Paraíso – atual 15 de Novembro. Como logo a seguir faz referências ao mercado³⁸, podemos supor que se trate da Praça Paraíso, já que a construção do Mercado Público teria sido autorizada pela Câmara em 1842 e em 1863 teria sido autorizada a construção do segundo, no lugar onde está ainda hoje (MACEDO, 1999). Esse prédio foi concluído em 1869 (CANSTATT *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 1997). Importante notar que a cidade já se assemelha às grandes cidades e há expressiva movimentação de navios junto ao porto.

³⁸ “... o governo faz mais pelo embelezamento da Praça do que para outro qualquer logradouro. O mercado, um edifício de verdadeira beleza arquitetônica (...) e muitas outras construções ficariam bem em qualquer cidade européia” (FILHO; FRANCO, 2004, p. 154).

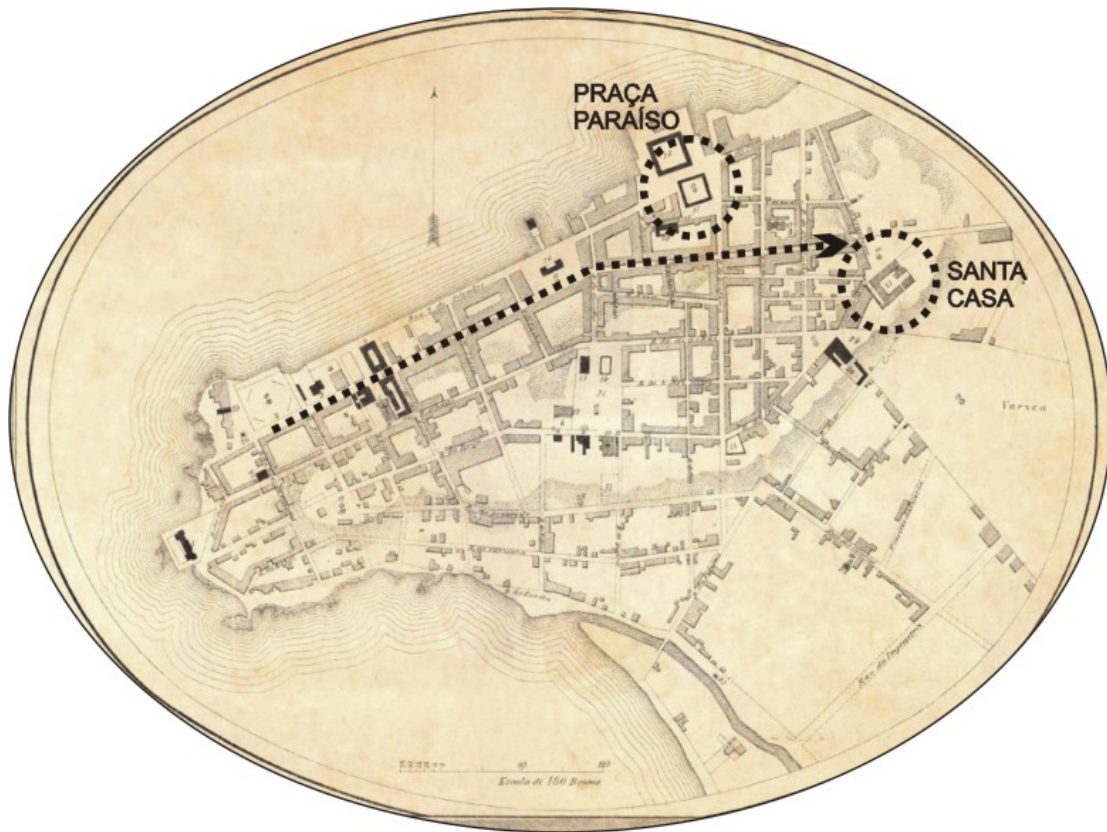


Figura 31: *Planta da Cidade de Porto Alegre...* de autoria de Antonio Eleutherio de Camargo, 1869. Desenho do autor indicando que a Rua da Praia chega na Santa Casa. Fonte: FIALHO, 2010, CD de imagens.

Sobre a aparência geral do conjunto a opinião do alemão é de que “de bordo, a cidade não causa uma impressão de grandiosidade e sim de graciosa” (CANSTATT *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 153). Mais além anota que

A cidade parece situada ainda mais pitorescamente desse lado [desde o porto ao norte da península], e os edifícios subindo em forma de terraços da muito alegre Praça do Porto harmonizam-se com tanta felicidade com o quadro geral que se sente involuntariamente surpreso. Essa agradável impressão de conjunto não fica diminuída como em outras cidades brasileiras quando se entra nelas (CANSTATT *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 153).

A Praça do Porto referida parece ser a Praça da Alfândega.

Ao abordar aspectos dos serviços públicos e de infra-estrutura urbana indica, sobre o abastecimento de água, que “num passeio pela cidade são as muitas fontes públicas bem trabalhadas das que enfeitam as ruas e praças que causam mais impressão ao visitante. Uma das mais bonitas dessas fontes é a do Largo do Portão” (CANSTATT

in FILHO; FRANCO, 2004, p. 157). Agora, diferentemente dos viajantes precedentes, já há a referência a inúmeras belas fontes. No entanto não existe comentário estrito sobre o abastecimento de água. Em nota a esse trecho Filho e Franco (2004, p.157) esclarecem que a descrição que o alemão faz a seguir sobre a fonte do Largo do Portão corresponde mais ao chafariz do Largo ou Praça da Matriz. Canstatt segue adiante fazendo detalhada e rica descrição deste chafariz, anotando que

Num tanque de mármore de tamanho considerável ergue-se um pedestal de bronze, sobre o qual e acima de quatro grandes conchas há uma estatueta. Essa estatueta de bronze representa uma mulher meio flutuando, tendo na mão esquerda flores e uma espiga de trigo e na direita um caduceu, devendo representar uma deusa ou ninfa qualquer. Em redor da fonte corre uma delicada grade de ferro, interrompida por postes em forma de hastes de lanças (CANSTATT *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 157-158).

Entretanto não há só elogios em sua exposição. Observa que,

Infelizmente o tanque de mármore está quase sempre vazio e as figuras que deviam jorrar água em cada bica, estão secas; em lugar de se aparar nelas obtém-se a água para beber do encarregado que mora perto, a troco de bom dinheiro. Toda a canalização da água é trabalho de uma companhia inglesa, que obteve, contra a arrecadação duma taxa considerável, o privilégio de fornecer água à cidade durante 30 anos (CANSTATT *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 158).

Fonte bela porém de pouca serventia. Ao invés de ser um serviço público disponível gratuitamente era necessário pagar o encarregado que morava perto do chafariz. A negligência com a conservação da fonte seria proposital?

A análise da bibliografia que aborda a história urbana da capital gaúcha nos conduz a contrariar a afirmação de Canstatt de que foi uma empresa inglesa a responsável pela canalização de água na cidade. Foi a Cia. Hidráulica Porto-Alegrense que iniciou a instalação da canalização de água em Porto Alegre. Como afirma Franco (1998, p. 19),

Passo decisivo para o abastecimento de água potável à cidade foi dado na década de 1860, com a fundação da Companhia Hidráulica Porto-Alegrense e a implantação de seu reservatório, seus chafarizes e suas 'penas domiciliares'. [...] Os trabalhos de implantação do sistema

começaram em 1864, desenvolvendo-se ativamente no decorrer de 1865 e 1866 (FRANCO, 1998, p. 19).

A limpeza urbana também chama sua atenção, pois, segundo o alemão, Porto Alegre, “como as outras cidades brasileiras não se distingue pela limpeza e a negligência que reina em toda a parte nesse sentido, é infelizmente muito a muito partilhada pelos alemães das classes mais baixas, já algo entibiados pelo clima” (CANSTATT *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 157). Como já tratado, Franco (1998) indica que a Câmara determinava que carroças limpasse praças, praias e outros lugares pré-definidos. A limpeza das ruas ficava a cargo dos moradores. O que a descrição de Canstatt atesta é que o zelo dos moradores pelo asseio das ruas era pequeno e o da administração pública inclusive.

Sobre o transporte dentro da cidade escreve que,

Só uma linha de bondes de tração animal tinha anos antes mantido a ligação entre a cidade e uma pequena igreja na vizinhança (Menino Deus) onde se realizava anualmente uma romaria e uma grande festa. Fazia também alguns anos que o tráfego desses bondes havia sido suspenso. Qualquer excursão ou viagem ao interior da província tinha de ser feita pelos rios ou a cavalo (CANSTATT *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 158).

Esse bonde trata-se das maxambombas que funcionaram a partir de 1864, mas que alguns anos depois foram desativadas.

O autor não faz menção a estradas, esgotamento pluvial ou sanitário, calçamento, iluminação, policiamento, aterros.

Quando se refere aos equipamentos e espaços públicos em Porto Alegre faz, a princípio, uma lista deles. “O mercado, um edifício de verdadeira beleza arquitetônica, o teatro, o arsenal de guerra, o seminário, as fontes artísticas, alguns hospitais e muitas outras construções ficariam bem em qualquer cidade européia” (FILHO & FRANCO, 2004: 154). São os imponentes edifícios de Porto Alegre, comparáveis aos das cidades européias.

Ao tratar mais especificamente dos hospitais comenta que “o hospital geral, a que já me referi, está instalado numa escala extraordinariamente alta e nele são tratados para mais de mil doentes anualmente” (CANSTATT *in* FILHO; FRANCO, 2004, p.

156). Após indicar sua posição faz detalhada descrição arquitetônica do hospital. Segundo ele,

O edifício é quadrangular, e os corredores, cobertos semelhantes a claustros, rodeiam um grande pátio plantado de laranjeiras. As enfermarias são grandes, arejadas e instaladas inteiramente ao modo europeu. À direita da entrada do imponente edifício fica a farmácia e a esquerda os consultórios para os médicos (CANSTATT *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 157).

A tranquilidade do espaço de saúde era interrompida freqüentemente. O autor afirma que,

Todos os anos no dia de Ano Bom o hospital é franqueado para visita do público. Um arranjo que para muitos doentes é desagradável e perturbador. Parece mais inconveniente ainda terem colocado próximo a esse nosocômio o Quartel General da Guarda Nacional que sem a menor consideração perturba sem necessidade muitas vezes durante o dia com o rufar de tambores o sossego necessário aos doentes (CANSTATT *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 157).

Continuando sua descrição aponta que,

O manicômio também instalado neste hospital é muito imperfeito, obedecendo até os menores detalhes a princípios antiquados. Ao lado da igreja pertencente ao hospital existe uma espécie de jardim, cercado por um muro, para cujo cultivo e tratamento nada se faz, pelo que esse terreno inculto tem um aspecto desolador. [...] Anexo ao hospital há também um asilo de expostos (CANSTATT *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 157).

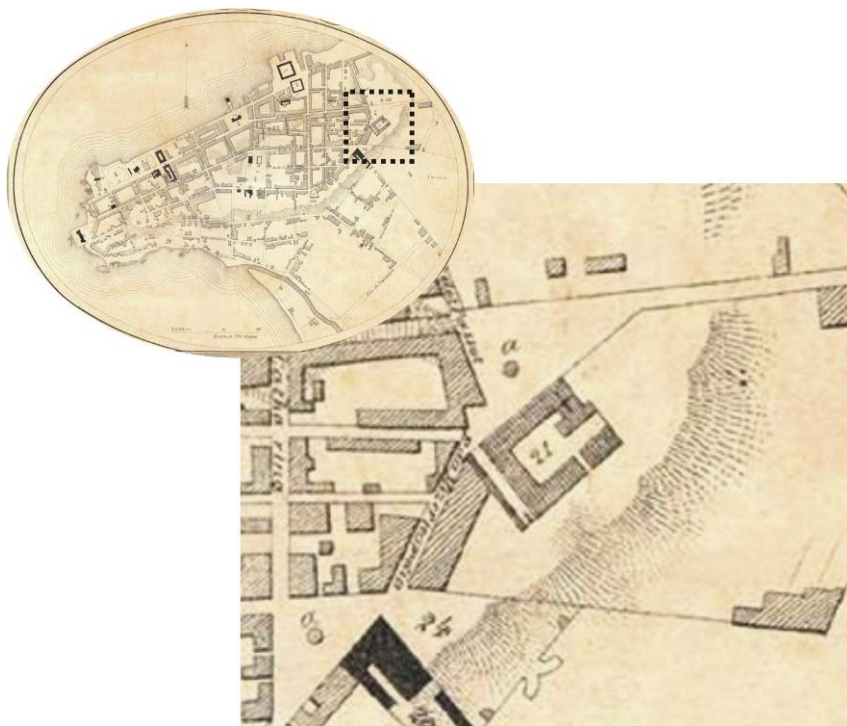


Figura 32: *Planta da Cidade de Porto Alegre...* de autoria de Antonio Eleutherio de Camargo, 1869. Detalhe na projeção em planta da Santa Casa. Fonte: FIALHO, 2010, CD de imagens.



Figura 33: Foto da Santa Casa em 1915. Sem referência de autoria. Fonte: HACH, 2001, CD de imagens.

Sobre as instituições de ensino dirige seu olhar principalmente às alemãs ou voltadas ao ensino de alemães. Entende que o ensino na cidade não é adequado. Conforme aponta a seguir,

A cidade tem muitas escolas e instituições de instrução secundária nas quais não se provê muito especialmente para os numerosos alemães. A educação dos filhos é, por isso, em regra, motivo para os nossos compatriotas voltarem para a Europa. Tudo o que se aprende nas escolas brasileiras é incompleto. O ensino de trabalhos manuais às meninas é ainda o mais tolerável (CANSTATT *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 157).

Não apresenta nenhuma descrição ou localização de edificações voltadas ao ensino. Oferece somente informações vinculadas à qualidade do ensino. Das instituições de ensino secundário que conhece as “mais dignas de menção em Porto Alegre são o Seminário episcopal e o Liceu. Ultimamente têm sido fundadas algumas escolas secundárias particulares por alemães, das quais se fala muito bem” (CANSTATT *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 157).

Sobre os templos religiosos, além da “igreja pertencente ao hospital” (CANSTATT *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 157) o autor anota que “muito simples, ao contrário, numa rua lateral a pequena igreja protestante, em cujo frontão só a cruz indica seu fim” (CANSTATT *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 155). Ao contrário do viajante anterior, Avé-Lallemant, este já faz referência à igreja protestante encontrada na cidade.

Para Canstatt a alfândega é “uma feia espécie de palheiro” (CANSTATT *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 155), o mercado é “um edifício de verdadeira beleza arquitetônica” (CANSTATT *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 154), a cadeia “é também digna de menção [...], situada na extremidade mais avançada da península” (CANSTATT *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 154), o Palácio do Governo é “um edifício modesto dum só andar” (CANSTATT *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 154) e o teatro é “não sem importância para as condições do Brasil” (CANSTATT *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 154). São seus julgamentos em relação à importância e beleza destas edificações no contexto geral da cidade.



Figura 34: Foto por Luiz Terragno, 1865. Multidão concentrada no cais da Alfândega. Fonte: Site Itaú Cultural disponível em <<http://www.itaucultural.org.br>>. Acessado em 11 jun. de 2010.



Figura 35: Foto por Luiz Terragno, 1865. Teatro São Pedro na Praça da Matriz. Fonte: Site Itaú Cultural disponível em <<http://www.itaucultural.org.br>>. Acessado em 11 jun. de 2010.

Os ambientes de lazer e encontro com os quais teve contato foram as agremiações e clubes onde eram comuns as conversas, os jogos e as danças. Em suas palavras,

A sociedade alemã divide-se em muitas agremiações, entre as quais, durante minha permanência em Porto Alegre o Clube e a Germânia

eram as principais. Nem num, nem noutra, se interessavam por assuntos intelectuais de maior relevo, e as distrações limitavam-se principalmente ao jogo de carta, bilhar e da dança a uma temperatura de 20 a 30 graus Réaumur. As conversas, diante da cerveja, a que uma parte dos comerciantes amantes do jogo de cartas e da dança se entregava, careciam de substância (CANSTATT *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 156).

Segundo indica Canstatt “o ponto principal da cidade é a Praça D. Pedro II, onde ficam o Palácio do Governo, um edifício modesto dum só andar, a Catedral (Sé), a Municipalidade, o Salão de Baile (que não se deve confundir com outros fins, só servindo lá para bailes), e o Teatro” (CANSTATT *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 154). Sua avaliação é de que a cidade de Porto Alegre “é ricamente dotada de praças públicas” (CANSTATT *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 155).

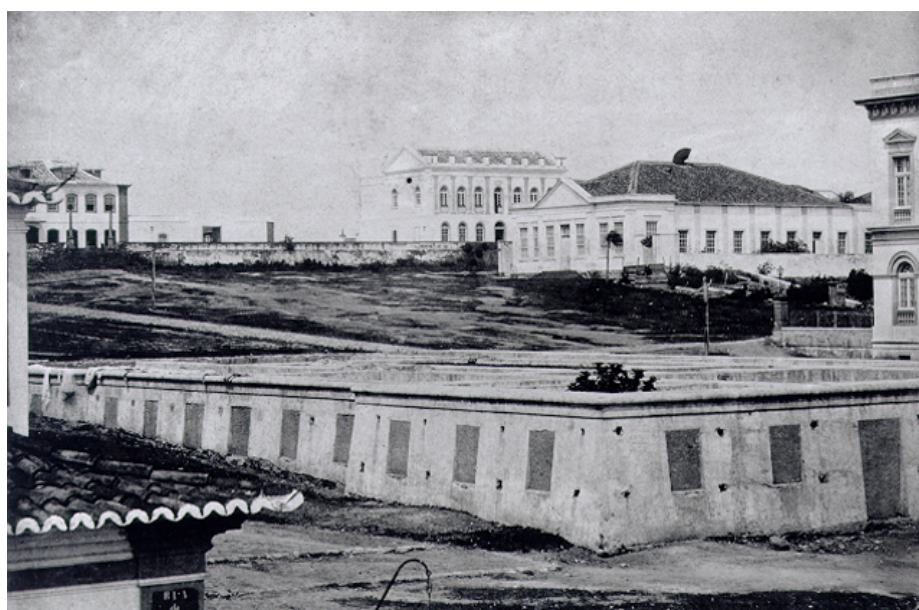


Figura 36: Foto de Luis Terragno, 1865. Praça da Matriz, alicerces da Casa da Câmara, parte do Palácio do Governo (à esquerda), Casa do Bailante, trecho da Casa da Assembléia dos Representantes (no canto direito). Fonte: <<http://www.itaucultural.org.br>>. Acessado em 11 de jun. de 2010.

Mais adiante mencionando a planície logo após a cidade indica que existe,

[...] muito perto da cidade um grande campo, a Várzea, que serve de picadeiro e pastagem para cavalos e bovinos. Uma larga escadaria fechando uma estrada, leva a um prado um pouco mais baixo donde se goza um desses belos panoramas de que Porto Alegre é tão rico (CANSTATT *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 155).

Pelos seus comentários é o espaço dos tropeiros. Suas anotações a respeito deste ambiente continuam.

Quase todos os dias a Várzea oferece um espetáculo diferente. Um dia são grandes manadas de cavalos selvagens, e gado bravo, que vieram do alo da serra para serem vendidos em Porto Alegre, guardados por tropeiros saltando dum lado para outro nos seus feios cavalos, e noutro dia carreiros acampados debaixo de seus carros tomam o seu lugar. Uma grande fogueira, por cima da qual ferve o caldeirão para a indefectível feijoada de feijão preto com charque, e em circulo ao redor dela as caras escuras de alguns homens indolentes, porém fortes, condizem perfeitamente com o cenário exótico que o espectador encontra aí. Cavaleiros de carreira utilizam também muitas vezes as amplas arenas para suas corridas. Chegada a noite a campina fica deserta e uma espécie de hálito espalha-se melancolicamente sobre ela como uma névoa até perder-se no infinito (CANSTATT *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 155-156).

Parece que este lugar de estadia rápida, onde os homens fazem suas refeições, trabalham e podem ainda assistir corridas nas arenas chamou especialmente a atenção deste viajante. Dirigiu um longo trecho de seu a ele, esforçando-se em descrevê-lo de forma romanceada. Pouco a pouco a Várzea, em outros viajantes inexistente, vai fazendo parte da cidade.



Figura 37: Foto do Campo da Várzea, atual Parque da Redenção. Sem referência de autoria. Fonte: Biografia duma cidade, 1940, p. 239.

O autor não registra qualquer informação em relação a cemitérios.

Ao tomar nota de outros aspectos da cidade comenta que, em relação ao conjunto da arquitetura residencial, “as construções na parte sul da cidade são feias” (CANSTATT *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 154) e, na face norte da cidade, “entre as residências particulares nota-se muitas com dois e até três andares, e a elegância de algumas partes da cidade, como por exemplo, a Rua 7 de setembro deixa entrever a considerável abastança da população” (CANSTATT *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 154). Essa menção à feiúra das edificações da face sul e a elegância e tamanho das da face norte denotaria privação das primeiras e abastança das segundas ou, de outra forma, pobreza e riqueza.

Ao citar dados acerca da população da capital aponta que,

Dos 26.000 habitantes de Porto Alegre quase a oitava parte é de origem alemã, e por isso é natural que a cada passo se encontrem compatriotas, que em parte são residentes de pouco tempo, outros tendo se fixado lá há já muitos anos, e outros ainda já nascidos e criados no país e considerando o Brasil a sua pátria. Em comparação com as cidades brasileiras do norte, a população negra é menor (CANSTATT *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 154).

É uma avaliação que parece acompanhar outras precedentes, principalmente no que diz respeito à população alemã e negra. O número de habitantes é relativamente próximo aos 34.183 habitantes apresentados por Souza e Muller (2007) para o ano de 1872.



Figura 38: Foto da Rua Sete de Setembro na altura da Praça da Alfândega no último quartel do século XIX. Sem referência de autoria. Fonte: LINDENMAYER, 2007, p. 77.

Apesar de Porto Alegre ser “a sede do governo provincial, a residência dum Bispo e o ponto central de toda a atividade intelectual da Província do Rio Grande do Sul” (CANSTATT *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 154) há outra atividade que é mais expressiva. No entendimento do alemão “o comércio ocupa ali o primeiro lugar. As maiores firmas são alemãs, o que dá a esta praça uma certa importância para a Alemanha. O pequeno comércio é feito exclusivamente por brasileiros, portugueses e outras nacionalidades” (CANSTATT *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 154). O lucro dos habitantes da capital vem fundamentalmente do

[...] comércio relacionado com o desenvolvimento da colônia; à cidade não faltam, porém indústrias próprias, entre as quais a fabricação de charutos, alguns estaleiros, grandes serralherias, fabricas de vinagre, cervejarias, tinturarias, fábricas de flores e sementes merecem ser mencionadas. Especialmente depois do aumento da população alemã as indústrias desenvolveram-se numa proporção importante (CANSTATT *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 158).

Alemão, Canstatt relaciona intimamente a presença de seus compatriotas ao progresso industrial da cidade.

Outra importante edificação que o autor se refere é a Casa dos Imigrantes, digna de menção “pelo seu lamentável estado” (CANSTATT *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 154). Esta Casa situava-se na “extremidade noroeste” (CANSTATT *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 154), bem próximo à ponta da península. Conforme suas anotações “o espaço onde são alojados ali é aproveitado ao modo dos grandes navios de imigrantes, dividido em compartimentos quadrados de madeira onde se alojam um número maior ou menor de pessoas para a permanência temporária” (CANSTATT *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 154). A vida ali era de promiscuidade e poucos recursos. Em suas palavras,

Mulheres e raparigas iam e vinham preparando afanosas nos fogões, instalados provisoriamente nos vastos pátios, uma refeição simples com os víveres que o governo fornecia enquanto que outras lavavam na margem da lagoa muito perto da casa, grande quantidade de roupa de que tinham urgente necessidade por não ter podido fazer até ali, não dispendo senão de água do mar. Para corá-las e secá-las serviam-se dum cantinho da Praça da Harmonia onde está situada a Casa dos Imigrantes. A impressão geral que se traz dessa hospedaria é como se se entrasse no quarteirão pobre de qualquer cidade e de que cada habitante sente um anseio natural pelo prometido Eldorado entre a opulenta vegetação das colônias alemãs, e não raramente também uma saudade da pátria abandonada (CANSTATT *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 154).

Um privações ante a esperança em encontrar no sul do Brasil o lugar pródigo de abundância e riquezas. Outra alusão importante que faz é em relação aos consulados de que a cidade é rica. Redige que “nos dias de festa pode-se fazer um estudo completo das cores nacionais dos diversos países. A Argentina, Dinamarca, Inglaterra, França, Itália, Países Baixos, Áustria, Portugal, Espanha, Uruguai, todos estão diplomaticamente representados” (CANSTATT *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 155).

A data da morte de Canstatt é controversa, ficando a dúvida entre os anos de 1911 ou 1912 (FILHO; FRANCO, 2004).

2.5. WILHELM BREITENBACH.

Os historiadores Lopez (1988) e Fausto (1995) apontam o período após 1870 como um momento em que começam a despontar sintomas de crise do Segundo Reinado e como o início da última etapa do período monárquico no país³⁹. Dentre os sintomas de crise do Segundo Reinado estão o nascimento do movimento republicano, os atritos do governo imperial com o Exército e a Igreja, além do desgaste na relação entre Estado e suas bases sociais de apoio a partir das divergências na forma de encaminhar o problema da escravidão.

Esses fatores não tiveram um peso igual na queda do regime monárquico, explicável também por um conjunto de razões de fundo onde estão presentes as transformações socioeconômicas que deram origem a novos grupos sociais e à receptividade às idéias de reforma (FAUSTO, 1995, p. 217).

No mesmo momento o desenvolvimento da agricultura comercial de gêneros de subsistência das zonas de imigração do sul do país que tinha como destino principal a capital da província, a partir da década de 1870 “já atingia uma fase de poder exportar para o centro do país, abastecendo o mercado interno gerado pelo café” (PESAVENTO, 2002, p. 47).

Alguns anos após o fim da Guerra do Paraguai, a partir de 1875, inicia-se outro fluxo migratório para o Brasil, o da imigração italiana⁴⁰. Estes

[...] pequenos cultivadores procedentes em sua maioria do Tirol, do Vêneto e da Lombardia estabeleceram uma série de colônias, das quais a de Caxias foi a mais importante. A atividade econômica dos italianos, além de seguir alguns caminhos semelhantes à dos alemães,

³⁹ “O ano do fim da Guerra do Paraguai, 1870, pode ser considerado o marco de início da última fase da monarquia no Brasil. Nesse ano, o manifesto Republicano – ‘Somos da América, queremos ser americanos!’ – veio à luz. De uma cisão no Partido Liberal surgiu o primeiro Partido Republicano” (LOPEZ, 1988, p. 88).

⁴⁰ “A atração de imigrantes para a região [Sul] nasceu mais cedo do que em São Paulo e teve características bem diferentes. Enquanto em São Paulo tinha por objetivo fornecer trabalhadores para a grande lavoura, no Sul esteve ligada aos planos de colonização baseados na pequena propriedade” (FAUSTO, 1995, p. 241).

especializou-se no cultivo da uva e na produção de vinho (FAUSTO, 1995, p. 241).

Eles chegaram à região do Rio Grande do Sul em desvantagem em comparação aos alemães que já estavam estabelecidos há 50 anos. Sobre essa questão Pesavento (2002, p. 50) anota o seguinte.

As melhores terras já se achavam ocupadas e coube aos italianos receber lotes ainda menores (25 ha) na encosta da serra. O lote era vendido a crédito e o prometido subsídio para alimentação que seria concedido por um ano foi cancelado. A única ajuda com que o imigrante italiano contou foi aquela advinda do trabalho remunerado de 15 dias por mês na abertura de estradas. Os italianos, ao chegarem, já encontraram um rede de comercialização montada pelos alemães à sua espera para o escoamento do que viessem a produzir. Se, de um lado, isto facilitava a comercialização de seus produtos, de outro os tornava submissos ao capital alemão.

Ainda segundo esta mesma autora, o interesse do centro do país em relação à vinda dos italianos estaria vinculado a dois fatores. Por um lado a intenção de que eles contribuíssem com o abastecimento do mercado interno brasileiro gerado pela produção cafeeira e, por outro lado, de formar no sul núcleos coloniais imigrantes bem sucedidos que servissem como vitrine de atração à imigração estrangeira para o país. Com a imigração dos italianos ao sul “Porto Alegre beneficiou-se do aumento da produção agrícola em sua esfera de influência e da ampliação de seu mercado” (SOUZA; MULLER, 1997, p. 57). A diferença entre a economia dos imigrantes e a dos criadores de gado da metade meridional do estado do Rio Grande do Sul ia desde o período histórico de ocupação da terra até a estrutura e dimensões da propriedade (FAUSTO, 1995). Já pelo lado Paulista muitos imigrantes que imaginavam tornarem-se pequenos produtores rurais e proprietários de pequenas porções de terra “acabavam sendo desviados para o trabalho nas fazendas de café de São Paulo” (PESAVENTO, 2002, p. 46). É esta situação que Breitenbach conhece ao chegar ao Brasil.

O viajante Wilhelm Breitenbach, nascido em 1856 em Unna, Alemanha, segundo Filho e Franco (2004) teve formação universitária. Como não encontramos sua obra sobre o Sul do Brasil traduzida na íntegra para o português só tivemos acesso ao

trecho sobre Porto Alegre através da coletânea de textos dos viajantes sobre a capital gaúcha realizada pelos autores supracitados.

Este alemão chegou ao Brasil em 1880 e no Rio Grande do Sul atuou como professor e como jornalista contribuindo em jornais alemães até o ano de 1883. Amand Goegg – alemão que também esteve em Porto Alegre na década de 1880 – anota tê-lo conhecido. Em suas palavras, um “jovem pesquisador naturalista” (GOEGG, A. *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 176). Filho e Franco indicam que Breitenbach era inclinado às ciências naturais e que publicou ensaios sobre zoologia, etnologia e o ensino dirigido aos imigrantes alemães no Rio Grande do Sul.

Ao discorrer sobre Porto Alegre ele nos diz que “quando se chega de navio, procedente de Pelotas e Rio Grande, depara-se, já perto da cidade, com a pequena ilha rochosa de Pedras Brancas” (BREITENBACH *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 178), o que nos faz deduzir que ele provavelmente fez o mesmo percurso através da Lagoa dos Patos de Rio Grande até Porto Alegre que os outros viajantes. Mais adiante escreve que “nosso navio, que entre o Rio de Janeiro e Montevidéu, propiciou aos viajantes a visita a vários portos da costa sul-brasileira” (BREITENBACH *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 179), nos fazendo supor que ele tenha embarcado no Rio de Janeiro e conhecido uma série de cidades portuárias ao longo de sua viagem. Mais adiante ele cita, além do Rio de Janeiro, as cidades de Paranaguá, Desterro e Rio Grande tratando das facilidades de desembarque e formas de alcançar a terra. Juntando esses pequenos trechos podemos presumir que ele tenha conhecido as cidades que cita e avalia. Partindo de Porto Alegre este autor inicia sua viagem de regresso à Europa em 1883. Como só conseguiu atravessar a barra de Rio Grande quase um mês após ter deixado a capital aproveita para visitar Pelotas e São Lourenço.

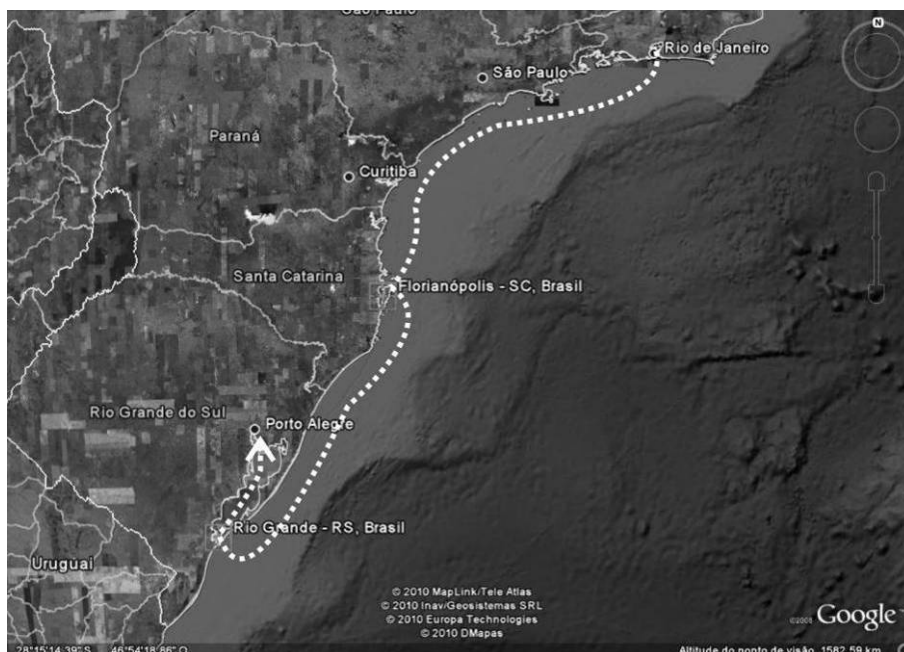


Figura 39: Percurso de Breitenbach pelo Brasil. Realizado pelo autor com base em imagem do *google earth*.

O texto de onde se extraiu o trecho em que este alemão descreve Porto Alegre foi retirado por Filho e Franco (2004) da obra de 1913, intitulada *Aus Sud-Brasilien: Erinnerungen und Aufzeichnungen* (Do Sul do Brasil: Lembranças e Apontamentos). Barreto (1973-1977, p. 202), sobre esta obra de Breitenbach, escreve que,

[...] sob este título, o dr. Breitenbach realizou em 84 cidades alemãs [...] algumas conferências sobre o sul do Brasil, notadamente o Rio Grande do Sul, a maioria delas sob os auspícios da ‘Deutsche Kolonial Gesellschaft’. Alguns capítulos são rememorativos, especialmente o relativo a Porto Alegre, que é uma excelente descrição evocativa da cidade quando o autor lá residia três décadas antes.

São estas as poucas informações que obtivemos sobre este autor e sua obra.

Segundo Souza e Muller (1997), além das edificações e características da cidade já citadas anteriormente, até o período de sua passagem pela capital às margens do Guaíba estavam construídos: como espaços de cultura e lazer a Praça de Touros, na Redenção no ano de 1880; como prédios administrativos e militares, a delegacia da capitania dos portos, de 1873 e a divisão eleitoral, de 1881; de educação e saúde a Delegacia da Instrução Pública no ano de 1873 e o início da construção do Hospício São

Pedro em 1879; uma série de edifícios de comércio e indústria como, por exemplo, a Cervejaria Cristoffel em 1873, a Serralheria Berta em 1873, a cervejaria Kauffmann em 1878 entre outros prédios; como elementos de infra-estrutura urbana a Companhia Carris de Ferro Porto Alegrense em 1872, a instalação de bondes puxados a burros com trajeto do Centro ao Menino Deus em 1873, mesmo ano da primeira estação de trens Porto Alegre – São Leopoldo; a iluminação a gás em 1874; e como edificações religiosas as Capelas de Nossa Senhora dos Navegantes e de Santo Antônio do Partenon em 1875, a Capela São Manoel em 1878 e a pedra fundamental da Capela do Divino Espírito Santo em 1882. O Colégio Militar teve iniciada sua construção em 1872 e foi terminado só em 1887 (FRANCO, 1998).

Como afirma Macedo (1982, p. 69) “foi no verão de 1875-76 que ocorreu outra grande epidemia de Cólera Morbus em Porto Alegre, levando o Governo a criar efetivamente, poucos anos depois, os primeiros serviços públicos de saneamento”. Em 1879 a Câmara Municipal indicou a Rua Voluntários da Pátria, na embocadura da Rua da Conceição, para que os responsáveis pelo esgotamento sanitário ali instalassem a ponte dos despejos. Assim, segundo Franco (1998, p. 44), “teria início, então, o famoso serviço de remoção de dejetos em ‘cubos’ ou ‘cabungos’, semanalmente renovados no domicílio dos assinantes do serviço, e que teve longa duração em Porto Alegre, só vindo a desaparecer definitivamente em maio de 1962”. Já quanto à limpeza pública Franco (1998) indica que em 1876 uma postura municipal estabelecia que os moradores deveriam depositar em vasilhas na porta de casa os seus lixos domésticos que seriam recolhidos por carroças em horários pré-definidos. Afirma ele que,

[...] essa regra foi alterada em 1881 (março/5), por proposta do Vereador Leopoldo Masson: não seria mais permitido colocar caixões com lixo nas ruas por muitas horas; os moradores deveriam atender ao toque de sineta na passagem das carroças, para levar seu lixo à rua (FRANCO, 1998, p. 211).

A iluminação pública a gás inicia-se e ainda segundo Franco (1998, p. 211) “finalmente a São Pedro Gaz Ltd. em data de 3/11/1874, conseguiu acionar seu gasômetro da Praia do Riacho (hoje Washington Luis) e iluminar a cidade com seus quinhentos combustores, com substancial melhora em relação aos precedentes sistemas”.

O professor e jornalista alemão Wilhelm Breitenbach, referindo-se aos aspectos locais de Porto Alegre em suas anotações de viagem aponta que a cidade “situa-se na extremidade norte do Guaíba, em frente à embocadura dos citados rios [Jacuí, Caí, dos Sinos e Gravataí] e sobre uma língua de terra que avança em formato semi-insular, que em alguns pontos apresenta elevações, tais como colinas” (BREITENBACH *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 178). A maneira de descrever do sítio de implantação da cidade assemelha-se às dos viajantes precedentes.. Mais adiante comenta que “os moradores, quando a tal referem, contam, via de regra, sete colinas, e gostam por isso, de denominar Porto Alegre, como a cidade das sete colinas” (BREITENBACH *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 178). Provavelmente uma tentativa de relacionar as características da cidade à implantação de Roma, em suas sete colinas⁴¹. No alto da colina, no “topo do terraço da Assembléia Legislativa, têm-se uma linda vista sobre o Guaíba, os terrenos baixos atrás do mesmo e a seqüência de morros da Serra Geral, cuja cor tem reflexos de tonalidade azul, bem como sobre os subúrbios da cidade” (BREITENBACH *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 183).

Sobre os arrabaldes anota que, chegando à cidade de navio vindo de Rio Grande,

[...] vemos à direita uma grande enseada, circundada por morros cobertos de florestas, os quais deixam transparecer sua formação calcárea, na linha de impacto das ondas. A certa altura da costa, vemos um simpático lugarejo: é o Menino Deus, unido a Porto Alegre por uma linha de bondes; [...] Entre o Menino Deus e Porto Alegre a margem da baía possui densa ocupação humana (BREITENBACH *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 178).

Esta enseada, nos relatos dos viajantes anteriores praticamente desabitada, já passa a apresentar neste relato ocupação humana significativa. É esta, segundo o autor, “a parte nova da cidade, que está a desenvolver-se, e que, ao longo do Guaíba, se estende até a antes citada vila Menino Deus” (BREITENBACH *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 183). Não há comentários mais detalhados acerca dos arraiais que com o passar dos anos vão sendo incorporados ao núcleo principal da cidade de Porto Alegre.

⁴¹ “Talvez o mais antigo centro habitado [de Roma] surge no Palatino, o único que tem encostas íngremes e facilmente defensáveis (ao contrário do Célio, do Quirinal, etc.) e ao mesmo tempo oferece, diferentemente do Capitólio, uma plataforma bastante espaçosa, para construir uma aldeia. Mais tarde – por obra de Sêrvio Túlio, segundo a lenda – se forma uma cidade que inclui as sete colinas tradicionais, e é dividida em quatro regiões” (BENEVOLO, 2005, p. 139).

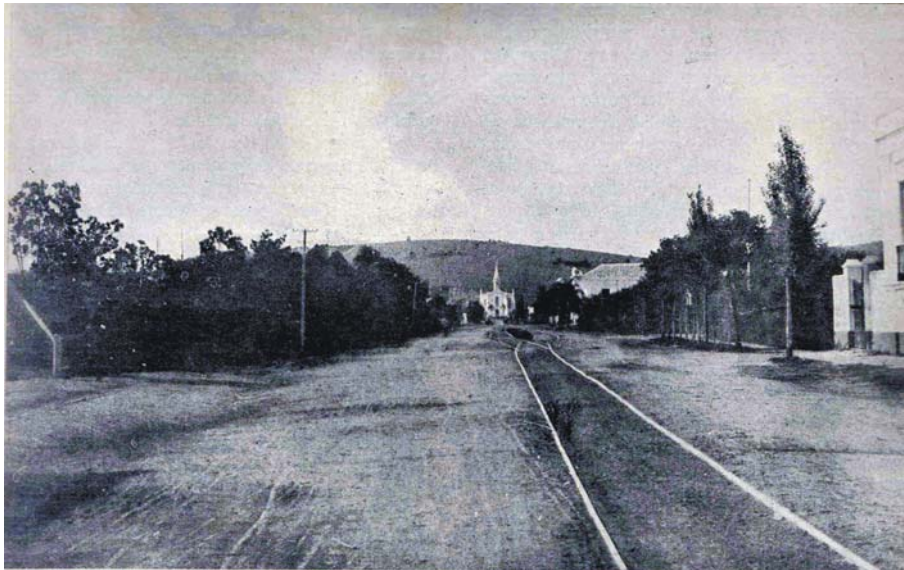


Figura 40: Foto do arrabalde do Menino Deus com sua igreja ao fundo. Sem referências. Fonte: Porto Alegre: Biografia duma cidade, 1940, p. 345.

Sobre as ruas da capital menciona que na Rua Sete de Setembro “encontram-se as grandes firmas importadoras; também as casas comerciais alemãs, em sua maioria, têm aqui o seu endereço e instalações” (BREITENBACH *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 181). Sobre a extensão e posição desta mesma rua esclarece que,

A Rua Sete de Setembro se prolonga por mais um bom pedaço na direção que estamos percorrendo [saído do mercado público indo em direção à ponta da península], isto é, até o majestoso arsenal, atrás do qual existe outro grande espaço vazio que, de imediato termina dentro da água. [...] A partir do mercado essa rua se estende também na direção contrária, sempre ao longo do Guaíba. Nessa direção, porém, ela leva o nome de Voluntários da Pátria. Essa rua, na qual moram muitos alemães, passa em frente à estação ferroviária, rumo à Vila Navegantes (BREITENBACH *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 182-183).

É a rua mais próxima do leito do Guaíba neste momento devido aos aterros. Vai desde a ponta da península até a estação ferroviária, muda de nome próximo ao mercado e é onde estão importantes estabelecimentos comerciais. A importância comercial da Rua da Praia se estende agora a essa nova rua.



Figura 41: *Planta da Cidade de Porto Alegre...* por Henrique Breton, 1881. Indicações das Ruas Sete de Setembro e dos Andradas (antiga da Praia), da Praça da Alfândega e do Mercado Público realizadas pelo autor. FONTE: SOUZA; MULLER, 2007, p. 135.



Figura 42: Rua Sete de Setembro em 1890. Sem referência de autoria. Fonte: LINDENMAYER, 2007, p. 79.

Outra rua importante que descreve é a Rua dos Andradas, antiga Rua da Praia. Escreve que,

Paralela a essas duas ruas citadas corre a Rua dos Andradas, antigamente Rua da Praia, atualmente a melhor rua da cidade. Em época progressa, lá onde agora existe o mercado, o amplo jardim, a Rua Sete de Setembro, o Guaíba e a Rua da Praia, o conjunto beirava a margem. Através de aterros sucessivos ganhou-se o referido espaço

e ainda continua-se a afastar a água do Guaíba, a fim de se conquistar mais terrenos (BREITENBACH *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 183).

Trazendo mais detalhes sobre as características desta rua indica que,

A Andradas é uma linda rua, larga e com calçadas em ambos os lados. Nela, estão estabelecidas as lojas mais finas: vendas de roupas e modistas, lojas que vendem ouro e prata, os grandes magazines de vestuário, diversas alfaiatarias alemãs, chapelarias alemãs, [...] em suma, é a perfeita rua comercial. Durante o dia todo, principalmente nas lindas noites de verão, aqui existe vida e trabalho muito ativo. [...] Ao invés das antigas lojas, muito primitivas, nas quais se penetrava diretamente da rua para seu interior, hoje se vêem elegantes entradas, com grandes espelhos, como nas grandes cidades européias (BREITENBACH *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 183).

É uma rua plena de adjetivações, linda e larga rua comercial, calçada, de lojas finas, com vida e trabalho ativos.



Figura 43: Foto da Rua da Praia ou dos Andradas em 1880. Sem referência de autoria. Fonte: OLIVEIRA, 1985, p. 109.

Quando faz menção aos serviços públicos e de infra-estrutura urbana aponta que, no que diz respeito ao abastecimento de água, a cidade possui “considerando suas condições, uma razoável canalização de água potável; essa água é muito boa; ela procede de morros, distantes algumas horas do Guaíba, não longe de Viamão, a antiga

capital da Província” (BREITENBACH *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 185). Em momentos anteriores, como já tratado aqui pelos viajantes precedentes, o abastecimento era feito usando-se água diretamente do Guaíba. A limpeza urbana se sobressai. Conforme seu texto sobre a cidade,

[...] podemos destacar, como uma das mais limpas cidades do Brasil. Isto se explica naturalmente, em função de sua construção, no alto da elevação do terreno no qual se situa. Nos dias de chuva, toda a sujeira que eventualmente se acumula nas ruas, é lavada pela enxurrada e escorre rumo ao Guaíba. [...] O serviço de limpeza das ruas, a cidade consegue, por sua conta, por meio de contratos com particulares. O transporte do lixo acontece da mesma maneira como em nossas cidades maiores (BREITENBACH *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 185).

Como visto anteriormente Franco (1998) aponta que já em 1876 a municipalidade estabelecia que os moradores deveriam pôr o lixo doméstico em vasilhas na porta de casa para serem recolhidos por carroças em horários definidos. Alguns anos depois a regra foi alterada e os moradores deveriam atender ao chamado das carroças coletoras do lixo. Ao que indica a anotação de Breitenbach essa era uma forma eficiente de coleta de resíduos residenciais. Ele não faz menção direta a esse serviço, mas apresenta sua percepção de cidade limpa associando implantação e serviço público.

A alusão ao transporte é longa e detalhada. A primeira aproximação faz ao referir-se que o Menino Deus é “unido a Porto Alegre por uma linha de bondes” (BREITENBACH *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 178). Faz também menção ao transporte pela água. Indica que “todas as manhãs, [pequenas embarcações que vendem carnes] trazem de Pedras Brancas [atual município de Guaíba] – um pequeno lugarejo localizado na margem oposta do Guaíba – grande quantidade de carne para a cidade. Ao mesmo tempo, oferecem transporte geral entre o citado lugar e Porto Alegre” (BREITENBACH *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 180).



Figura 44: Foto por Virgílio Calegari, 1873. Estação de bondes da Companhia Carris. Fonte: OLIVEIRA, 1985, p.115.

Mas a descrição mais pormenorizada é a do sistema de bondes da cidade. O trecho a seguir é longo e aborda o início das linhas, os itinerários, as paradas, a força motriz dos bondes.

Em Porto Alegre, a linha principal inicia na Praça da Alfândega; numa das direções, corre pela Rua dos Andradas até o Presídio, ali dobra à esquerda e segue pelo lado contrário da elevação, ou melhor, pelas fraldas dos morros da cidade, rumo à margem do Guaíba até o Menino Deus. Em certo lugar a linha se bifurca, atravessa a Praça da Redenção e mais adiante se une novamente com a linha principal. Uma segunda linha, parte da Praça da Alfândega, atravessa a Rua Sete de Setembro, passa pelo Mercado, entra na Rua Voluntários da Pátria, passa pela Estação Ferroviária e segue para a vila Navegantes. Uma terceira linha, finalmente, inicia em frente ao Palácio do Governo, corre sobre a linha alta (a rua da Igreja) pelas elevações montanhosas da cidade até o quartel referido linhas atrás, desce, então, rumo à Várzea, une-se ali com a linha que conduz ao Menino Deus, separa-se novamente ao fim da Várzea e segue para uma outra direção, através de um bairro, a Azenha, passa pelo Cemitério, e segue ao Partenon, um velho campo de corridas, agora só raramente utilizado. As estações finais de todas as três linhas, situam-se fora da cidade, distantes cerca de $\frac{3}{4}$ de hora. De meia em meia hora parte um carro de cada estação. Em cada viagem, a tração dos animais é trocada por duas vezes. [...] As duas, às vezes três mulas, que tracionam cada um desses bondes, correm tão depressa que, a cada curva, tememos que o carro possa descarrilar dos seus trilhos. Não existem paradas pré-determinadas, salvo os pontos

terminais e o de troca de animais; o passageiro sobe e desce onde deseja (BREITENBACH *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 184-185).

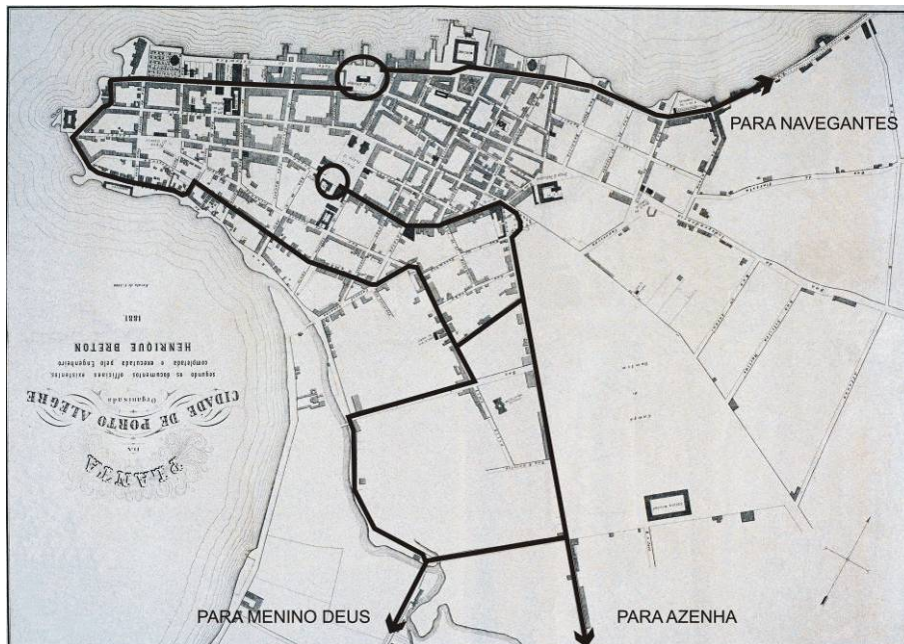


Figura 45: *Planta da Cidade de Porto Alegre...* por Henrique Breton, 1881. Indicação das linhas de bonde pelo autor. Fonte: SOUZA; MULLER, 1997, p. 135.

Relevantes sobre o transporte por bonde são os detalhes e as nuances do serviço que não são normalmente destacados como a indicação de que as mulas eram trocadas ao longo do caminho, de que havia paradas definidas e que as pessoas entravam e saíam onde desejam. Importante destacar a referência ao cemitério na Azenha. Outro meio de transporte que apresenta é o realizado pela estrada de ferro que faz a ligação entre Porto Alegre e as colônias alemãs próximas. Anota a posição da estação ferroviária, o aspecto de sua construção – materiais, tipologia, programa arquitetônico que atende.

Vamos mudar agora, desde os bondes à tração mular, para a Estrada de Ferro que, a partir de Porto Alegre, se dirige à cidadezinha alemã de nome São Leopoldo e seguindo além, conduz até a colônia alemã de nome Novo Hamburgo. A Estação fica na Rua dos Voluntários da Pátria, pouco distante da margem do Guaíba. A construção constituiu-se de uma pequena casa de madeira, coberta com telhas de zinco; no meio, um espaço vazio, um pouco maior, por ambos os lados ocupado pelos departamentos dos funcionários; salas de espera, restaurantes, enfim, todas aquelas comodidades que nós não esquecemos em estações mesmo menores aqui inexistem totalmente. No vestíbulo, não há sequer bancos ou cadeiras. Em frente à construção existe a gare,

onde encostam os trens, com cerca de 80 – 100 passos de comprimento e com dois trilhos. Um galpãozinho lateral destina-se ao armazenamento de cargas diversificadas, servindo de complemento, no geral, à precária instalação (BREITENBACH *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 185).

Outro serviço que menciona é o da iluminação pública. Segundo suas anotações a Rua dos Andradas “é muito bem iluminada, pois, além da iluminação pública, através de postes com lampiões a gás, a maioria das lojas instalaram, também elas, luz própria” (BREITENBACH *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 183). Esta observação confere com as informações de Souza e Muller (1997) e Franco (1998) que constatam que a cidade passa a ser iluminada à gás a partir de 1874.

Não há comentários sobre o esgotamento pluvial e sanitário, a situação do calçamento e o policiamento.

Ao referir-se aos equipamentos e espaços públicos este autor dá informações sucintas sobre o hospital. Indica que “não longe do presídio, ergue-se o hospital brasileiro, onde, ao mesmo tempo, se encontra uma instalação para banhos” (BREITENBACH *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 183-184). Em nota Filho e Franco (20024) esclarecem que esta é uma referência à extinta “Beneficência Brasileira”, que existiu no Alto da Bronze. Sobre as instituições de ensino Breitenbach (*in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 184) escreve que “mais longe, nesta rua [nas costas da elevação], notamos a Coletoria, a Escola Normal, isto é, um seminário e, na ponta contrária, encontramos um quartel. No referido seminário, estão empregados diversos professores alemães, lá também está situada a Biblioteca Pública”. Adiante comenta que “logo depois da Várzea, ergue-se uma enorme construção quadrada; é o novo quartel, onde funcionam a Escola de Guerra e a Escola de Cadetes, anteriormente, essas estavam instaladas em outros locais” (BREITENBACH *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 184). Logo após afirma que “junto aos mesmos [os dois edifícios do Arsenal separados pela rua dos Andradas], há um colégio para órfãos, os quais são instruídos por sub-oficiais” (BREITENBACH *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 184) e que “colégios públicos e escola normal, a cidade não possui; todas as demais escolas são compostas por salas unitárias, as quais estão espalhadas pelos mais variados locais da cidade e são alugadas em casas de proprietários particulares” (BREITENBACH *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 184). Algo difícil de compreender é a contradição entre trechos do texto do alemão,

quando afirma existir uma Escola Normal na cidade para posteriormente desmentir a afirmação.

Sobre os templos religiosos aponta que,

A cidade possui cerca de 10 igrejas, dentre elas, duas alemãs, sendo uma luterana e uma católica. Como templos valiosos para a cidade, devemos mencionar ainda, a capela do Menino Deus e outra, a dos Navegantes, por serem pontos de atração para onde convergem pomposas festas de igreja e procissões aquáticas (BREITENBACH *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 184).

Faz referência ainda à Catedral “e atrás dela, descendo o declive, o enorme Seminário Clerical” (BREITENBACH *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 183). Todavia não avança muito nas descrições. Não dá detalhes nem é preciso sobre as impressões que essas obras o deixaram.

O cais onde o navio que o levava à Porto Alegre aportou é, em suas anotações, “um largo trapiche, que nos permitiu, sem dificuldade, ir diretamente do navio para a terra” (BREITENBACH *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 179) e a Alfândega não passa de

[...] um velho casarão que não faz justiça à nova e vibrante cidade comercial. Trata-se de um miserável barracão, caso a confrontemos com a soberba, apesar de inconcluída, porém bela construção que é a Alfândega de Rio Grande, grande o suficiente para uma cidade de comércio mundial. Antes de chegarmos ao departamento alfandegário, cruzamos uma rua, a General Câmara (BREITENBACH *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 182).

Ao referir-se ao prédio da Alfândega na antiga Praça da Quitanda, Franco (1998, p. 25) descreve-o como “um sólido prédio térreo que se defrontava com o rio no alinhamento da atual Rua 7 de Setembro”. A imprecisão do adjetivo ‘sólido’ deixa em aberto uma descrição mais detalhada do edifício. Recorrendo aos adjetivos ‘velho’ e ‘miserável’ o viajante traz impressão diversa à solidez apontada por Franco.

Acerca de edificações de cunho militar o autor se refere ao “majestoso arsenal, atrás do qual existe outro grande espaço vazio que, de imediato, termina dentro da água” (BREITENBACH *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 182). Vizinho a ele, “na proximidade desse arsenal” (BREITENBACH *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 182), está a cadeia, “na parte mais externa do fim da península que forma a cidade” (BREITENBACH *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 183). Segundo Breitenbach (*in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 179) “justamente na ponta mais avançada, existe um enorme prédio, de aspecto sombrio, que para o lado da terra é circundado por um muro alto; é a cadeia ou prisão, uma das melhores construções da cidade”. Fica explícita sua percepção de discrepância de caráter⁴² entre os aspectos formais-estéticos do prédio e sua finalidade.

A descrição que Breitenbach faz do Mercado é primorosa. Demora-se no relato sobre o local indo desde sua localização, descrição arquitetônica, suas lojas e produtos à venda.

Logo à esquerda do porto de desembarque, situa-se o Mercado, a cerca do qual precisamos nos deter, visto oferecer bastante interesse. O estabelecimento é um tanto diferente, mas muito prático. O Mercado é uma enorme construção quadrilateral, uma seqüência de pequenas lojas unidas entre si, e com um grande pátio interno, para circulação. Neste grande prédio que, com exceção das quatro torres esquinadas, de dois andares, é uma construção de um andar somente, encontramos lojas para venda de artigos diversos, botequins para marinheiros, instalações de alemães que servem cerveja, estas em melhor estado, açougues, pequenos matadouros, funilarias, produtos manufaturados, cigarrarias e tabacarias, em suma, tudo o que se possa imaginar, oferecem um aspecto multicolorido. A instalação, cujos lados medem 70 – 80 passos, pertence à municipalidade, que, por meio do aluguel das lojas e do pátio interno, efetua um bom e profícuo negócio. O pátio interno é calçado com grandes lajotas de pedra e, em torno da construção, por dentro, corre uma galeria coberta e inúmeras casuarinas, já adultas, fornecem sombra muito desejada contra os fortes raios solares. O pátio é ocupado de maneira compacta pelas bancas dos vendedores; são simples, todavia bonitas; são atendidas, principalmente, por portugueses, italianos e negras que oferecem diversificados produtos da terra, frutas, verduras, flores, além de aves e outras coisas, que permanecem expostas (BREITENBACH *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 179).

⁴² Segundo o Dicionário da Arquitetura Brasileira de Corona e Lemos (1989, p. 109) caráter é, em arquitetura, a “expressão peculiar do edifício que dá ao observador noção imediata da finalidade da obra arquitetônica”.

Diferentemente do que faz a respeito de outras edificações o autor dá aqui uma descrição detalhada do mercado, tratando do agenciamento de seus espaços em planta baixa e da distribuição interna das atividades, de aspectos formais, usos, produtos oferecidos e tipos humanos encontrados. Estendendo sua observação aos arredores indica que,

Em frente ao Mercado, muito próximo ao cais do Guaíba, situa-se uma instalação para venda de peixes, um tanto pequena, mas de bela construção em ferro, na qual todas as manhãs, mas principalmente nas sextas-feiras, enormes quantidades de peixes de todas as espécies são vendidos e por preços muito baratos (BREITENBACH *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 180).

Ali próximo estariam ancoradas as embarcações que vendem carnes trazidas de Pedras Brancas, já mencionadas, que também oferecem transporte de pessoas através do Guaíba.

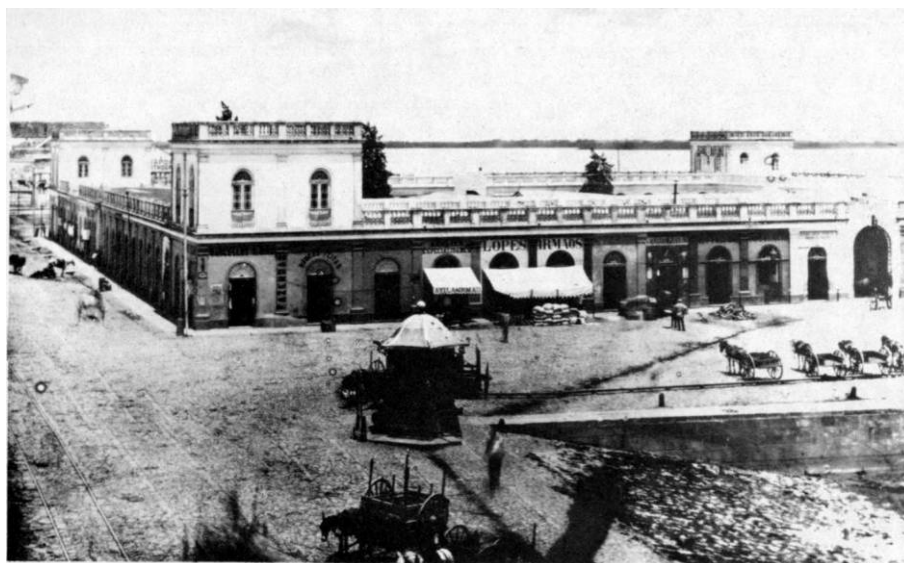


Figura 46: Foto por Virgílio Calegari, 1875. Mercado Público. Fonte: OLIVEIRA, 1985, p. 98.

Tendo descrito os aspectos físicos do mercado e de seus arredores detém-se na anotação da vida em torno e em função dessa edificação, revelando as mudanças das atividades em relação ao passar das horas do dia e dos sujeitos que vivenciam esta experiência. O trecho citado é longo, mas é importante trazê-lo na íntegra.

Cedo de manhã, o Mercado nos oferece um quadro cheio de vida. Em frente ao prédio ficam estacionadas inúmeras carretas de duas rodas, tracionadas por 8 – 10 bois; os animais são atrelados aos veículos da forma mais sumaria e primitiva e, nelas, as frutas são trazidas para a cidade. Em torno dessas carretas param queixosas, vivazes e gesticulantes negras, verdadeiras bolas de gordura, trajando longos e largos vestidos brancos de algodão, com um pano branco ou vermelho, que cinde a cabeça à guisa de turbante: elas são as mulheres do mercado, que aqui efetuam suas compras diárias. Há um alarido gritante e barulhento e muitas vezes demora muito até que a venda se efetue, para a satisfação de ambas as partes. Aos poucos, outros compradores chegam ao mercado e logo podemos ver uma mistura colorida de pessoas, que propiciam novos e lindos estudos de raças. Desde o preto-ébrio mais reluzente de gordura, todos os matizes de marrom e amarelo até o lindo branco com um halo rosado, todos os tipos de peles estão representados. Em destaque majoritário, aliás, estão as cores preta e parda dos serviçais brasileiros que providenciam as compras familiares diárias, de frutas, carnes, etc. Ao lado, porém, nos caem na vista um bom número de jovens meninas de saudáveis e radiantes semblantes, limpidamente trajadas, loiras, de faces rosadas, não raras com olhos azuis, que, com uma pequena cestinha, vem comprar verduras e frutas; são as domésticas das famílias de comerciantes alemães, filhas de colonos alemães, por isso de boa estrutura, figuras altas, nas quais brilha a saúde nos rostos. De permeio passeiam damas e cavalheiros socialmente mais bem evoluídos que se prazem em usufruir da azáfama cheia de vida do mercado, divertindo-se ou simplesmente desejando passear cedo, pela manhã. Fazem-se notar, principalmente, as vozes estridentes das negras gordas, que ocupam a metade do espaço e conversam entre si. Dessas conversações, lamentavelmente, nada se compreende já que conversam em idioma africano, ou a língua falada é uma incrível mistura de palavras africanas combinadas ao português, as quais por fim, sofrem ainda uma pronúncia de arrepiar os cabelos, a ponto de julgarmos tratar-se mesmo, só de africano. Foi, para mim, muito divertido ver e ouvir essas crianças grandes. Cerca das oito ou nove horas, o Mercado fica mais silencioso e assim permanece através do dia; só alguns visitantes são vistos, entre os quais muitas damas, que compram frutas ou doces para saborear gulosamente. A maioria das vendedoras negras, de hortaliças e frutas, não ficam sentadas o dia todo no mercado; perto das 10 horas da manhã elas abandonam seus lugares, para oferecer suas mercadorias a domicílio, na cidade. Durante todo o dia perambulam pela cidade e em altos brados fazem ofertas ou sentam-se nas esquinas das ruas, nas calçadas, muitas vezes em grupos, para poderem conversar entre si (BREITENBACH *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 181).

O Mercado Público deve ter tocado especialmente esse alemão. A quantidade de linhas que dedicou à sua descrição e a abrangência de aspectos que se esforçou por registrar foi extensa. O quadro que apresenta tenta dar conta de aspectos físicos e de

todos os acontecimentos ordinários desse lugar trazendo detalhes incomuns e o colorido do cotidiano do ambiente que só um olhar dedicado e que esteve lá poderia trazer. Um tipo de experiência diária que não encontramos mencionados nos estudos de importantes pesquisadores sobre a cidade que tomamos como base para informações. É um tipo de narrativa mais próxima à jornalística ou literária do que à estritamente científica ou acadêmica. É um esforço em registrar um quadro complexo e plural de impressões, acontecimentos, vivências. Um texto rico que revela muito do universo do Mercado Público e da experiência cotidiana da cidade de Porto Alegre.

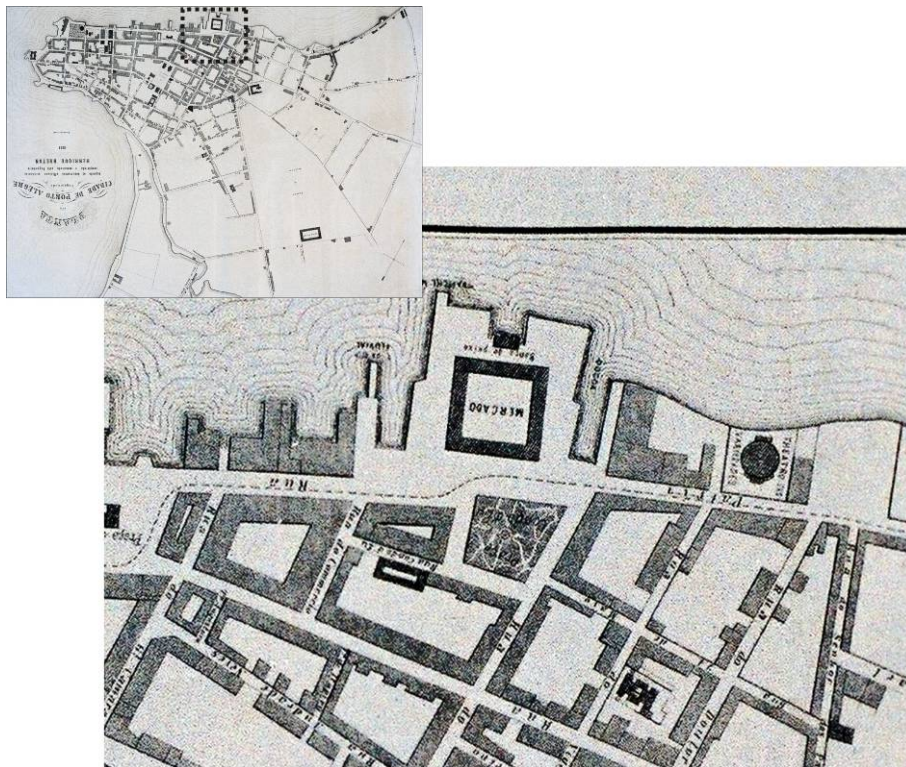


Figura 47: *Planta da Cidade de Porto Alegre...* por Henrique Breton, 1881. Detalhe do Mercado Público. Fonte: SOUZA; MULLER, 1997, p. 135.

Em relação à praça onde os edifícios administrativos mais importantes da cidade estão localizados, escreve que,

Quando nos aproximamos da cidade, de navio, caem-nos na vista, sobre o topo da elevação, dois enormes prédios. Através da Rua General Câmara junto à esquina da Praça da Alfândega, conseguimos chegar a eles. Os dois prédios, externamente, são bastante parecidos, mas seu uso é bastante diverso; um é o Teatro e o outro a Câmara Municipal. Se caminarmos entre os dois edifícios, chegamos a uma grande praça, a qual, aliás, através de um jardineiro alemão, foi

transformada em um lindo jardim. Sobre o lado fronteiro da praça, ergue-se um grande número de prédios públicos. A Catedral e atrás dela, descendo o declive, o enorme Seminário Clerical. Ao lado da Catedral, o Palácio do Governo, moradia do presidente e onde também se encontram as secretarias. Ao lado, a Assembléia Legislativa (BREITENBACH *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 183).

O aspecto dos edifícios administrativos não é, nas impressões deste viajante, adjetivado. A praça onde estão estabelecidos sim. Trata-se agora um lindo jardim, ao contrário das descrições de outros tempos que expunham largo de terra muito mal cuidado no topo da elevação onde está a cidade.



Figura 48: Foto por Ferrari e Irmão, 1890. Edifícios gêmeos do teatro e da Câmara. À frente a praça da matriz. Fonte: HACH, 2001, CD de imagens.

Outra praça a qual se refere é a diante do mercado,

[...] um belo, amplo e bem instalado jardim, repleto de bom gosto em suas formas. Antigos visitantes de Porto Alegre lembrar-se-ão deste local somente como sendo um pântano; atualmente, porém, a antes denominada Praça Conde D'Eu, que pelas mãos de um jardineiro alemão, foi transformada em um jardim verdadeiramente bonito, veio a tornar-se um dos locais prediletos para encontros entre os moradores de Porto Alegre, ao entardecer (BREITENBACH *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 181).

As mudanças deste espaço da cidade são significativas. Passa por local de deposição de lixo em 1829, posteriormente ponto de parada de carreteiros (FRANCO, 1998). Vai de pântano à, na passagem deste viajante, um belo jardim. Segundo estudos de Franco (1998) a Praça Conde D’Eu só teve seu ajardinamento iniciado efetivamente com a retirada do circo Universal do local em 1878. Importante destacar a nota acerca do uso da praça pelos moradores da cidade.



Figura 49: Imagem do chafariz imperial na Praça Conde D’Eu por volta de 1880. Sem referência de autoria. Fonte: HACH, 2001, CD de imagens.

Além desta praça e da Praça da Alfândega há a referencia também à “denominada Várzea, desde muito tempo denominada Praça da Redenção, em homenagem ao fato de que desde 7 de setembro de 1884, a cidade de Porto Alegre não possuía mais nenhum escravo. Logo depois da Várzea, ergue-se uma enorme construção quadrada; é o novo quartel” (BREITENBACH *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 184) onde estão as Escolas de Guerra e de Cadetes já mencionados. Não há nenhuma menção em relação às características do local nem de atividades que nele ocorrem.

Como espaços de lazer e encontro da cidade, além do já referido Menino Deus “um dos lugares preferidos para o lazer dos porto-alegrenses” (BREITENBACH *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 178), estão “à direita [da Rua General Câmara], na parte da rua que conduz ao Guaíba, (...) a Deutsche Zeitung e o Clube Comercial, a mais fina associação internacional da cidade” (BREITENBACH *in* FILHO; FRANCO, 2004, p.

182). O autor ressalta que os “concertos, teatro, carreiras, clubes recreativos, bons restaurantes e assim por diante, não deixam mesmo o mal habituado europeu sentir falta da pátria distante; não lhe causando por isso, nenhum sofrimento” (BREITENBACH *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 185). São inúmeros os espaços de encontro e entretenimento.

Outros aspectos que aborda são os relacionados à população, segundo ele uma

[...] cidade teuto-brasileira, pois, os progressos que Porto Alegre fez, no decorrer dos últimos cinquenta anos, são substancialmente creditáveis à influência do elemento alemão. A cidade conta no momento 70 – 80.000 habitantes, entre eles 9 – 10.000 alemães e teuto-brasileiros, senão mais (BREITENBACH *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 179).

Esta avaliação de ser Porto Alegre uma cidade germanizada acompanha percepções de viajantes anteriores. O número de habitantes apresentado por este autor é muito distante do apresentado por Souza e Muller (2007). Estas autoras apontam que a cidade contava com 52.185 habitantes no ano de 1890, logo, muito menos pessoas dez anos antes.

Outro aspecto é a alusão ao “deslumbrante edifício do Banco da Província” (BREITENBACH *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 182) e mais adiante a nota sobre a existência de um Correio nas imediações da Alfândega, menções breves e sem maiores detalhes.

Alguns anos após a estada de Breitenbach em Porto Alegre cai no Brasil o Império e é proclamada a República. Ele faleceu na Alemanha em 1937.

2.6. MORITZ SCHANZ.

Segundo Pesavento (2002, p. 64) no fim da década de 1880 a “monarquia se apresentava como obsoleta, incapaz tanto de responder aos anseios de descentralização administrativa e federalismo reivindicados pela burguesia paulista, quanto de promover

a incorporação de setores médios emergentes aos partidos políticos tradicionais”. Os militares pouco ou nada participavam no processo decisório do poder na monarquia. A proclamação da República resultou da iniciativa dos militares liderados por marechal Deodoro da Fonseca em 15 de novembro e teve na burguesia cafeeira de São Paulo uma base social estável ao regime, coisa que o exército e a população urbana do Rio de Janeiro não poderiam oferecer (FAUSTO, 1995).

No Rio Grande do Sul a transição de regime não divergiu das transformações gerais pelas quais passou o país a partir de então. “No Rio Grande do Sul, acentuou-se ao longo da Primeira República a diversificação da atividade econômica, destinada ao próprio Estado e ao mercado interno nacional” (FAUSTO, 1995, p. 290). Na produção agrícola destacavam-se a produção de arroz, feijão, fumo e milho. Em termos de capital investido na indústria, vinha à frente a indústria têxtil seguida da produção de bebidas. No quadro de uma relativa decadência da pecuária houve tentativas de instalação de frigoríficos que fracassaram por falta de recursos (FAUSTO, 1995).

Nesse quadro de transição de regimes – monárquico para o republicano – Moritz Schanz faz sua viagem pelo Rio Grande do Sul. Como no caso anterior, também desconhecemos tradução integral da narrativa de viagem pelo Sul do Brasil realizada por este viajante. Só tivemos acesso ao trecho traduzido para o português sobre Porto Alegre através da coletânea já referida de textos dos viajantes sobre a capital gaúcha realizada por Filho e Franco (2004). Dos viajantes adotados neste trabalho este foi o que tivemos mais dificuldade em obter informações biográficas. Dados sobre a vida deste alemão e sobre suas andanças pelo Brasil nos foram as menos acessíveis. Os elementos que obtivemos foram através da obra *Bibliografia Rio-Grandense* de Abeillard Barreto (1973-76) além da publicação de Filho e Franco (2004) já citada.

O alemão Moritz Schanz, nascido em Treuen (Vogtland/Alemanha) no ano de 1853 e falecido em 1922, era comerciante e foi “viajante por passatempo” (FILHO; FRANCO, 2004, p. 15). Essa é uma forma de dizer que gostava de fazer turismo. Exerceu sua atividade profissional entre 1875 e 1890 no Rio de Janeiro.

Seu livro *Quer Durch Sud-Amerika: Reiseskissen aus dem Jahre 1890* (Através da América do Sul: Notas de viagem do ano de 1890) publicado em Hamburgo no ano de 1891 é considerada por Barreto (1973-76, p. 1219) “obra informativa e simpática ao Rio Grande do Sul”. Ela relata, em suas primeiras 42 páginas, “a viagem se realizou em

setembro de 1890, percorrendo o autor as cidades de Rio Grande, Pelotas, Porto Alegre, S. Leopoldo, Novo Hamburgo, Santa Cruz, Rio Pardo, Cachoeira do Sul e outras colônias alemãs” (BARRETO, 1973-76, p. 1219).

Este autor publicou ainda outros livros sobre suas viagens a outros lugares do mundo como países da Ásia, da Oceania, da África e da América do Norte, além de outras obras sobre o Brasil (FILHO; FRANCO, 2004).

Em relação a Porto Alegre, além dos serviços de infra-estrutura urbana e equipamentos e espaços públicos já mencionados anteriormente, Franco (1998, p. 19) anota sobre o abastecimento de água que, no período pouco anterior a passagem de Schanz por Porto Alegre, “dos nove [chafarizes] que existiam no princípio do funcionamento do sistema, só cinco se achavam ligados e em atividade em 1884”. Além disso, Lei Provincial de 1889 concedia a um investidor “privilégio para explorar por vinte anos a iluminação elétrica das cidades e vilas da Província” (FRANCO, 1998, p. 147). Todavia o ensaio com a energia elétrica foi limitada a algumas casas de comércio, coexistindo por algum tempo a iluminação provida a gás na área nuclear da cidade e por lâmpões a querosene na área fora deste núcleo (FRANCO, 1998). Tendo como fonte documentos cartográficos, Macedo (1982, p. 59) indica que a planta da cidade elaborada em 1888 por João Candido Jacques “indica o Prado-Rio Grandense, no Menino Deus e o Boa Vista no arraial de São Miguel, entre as ruas Boa Vista e Santana”, ambos hipódromos.

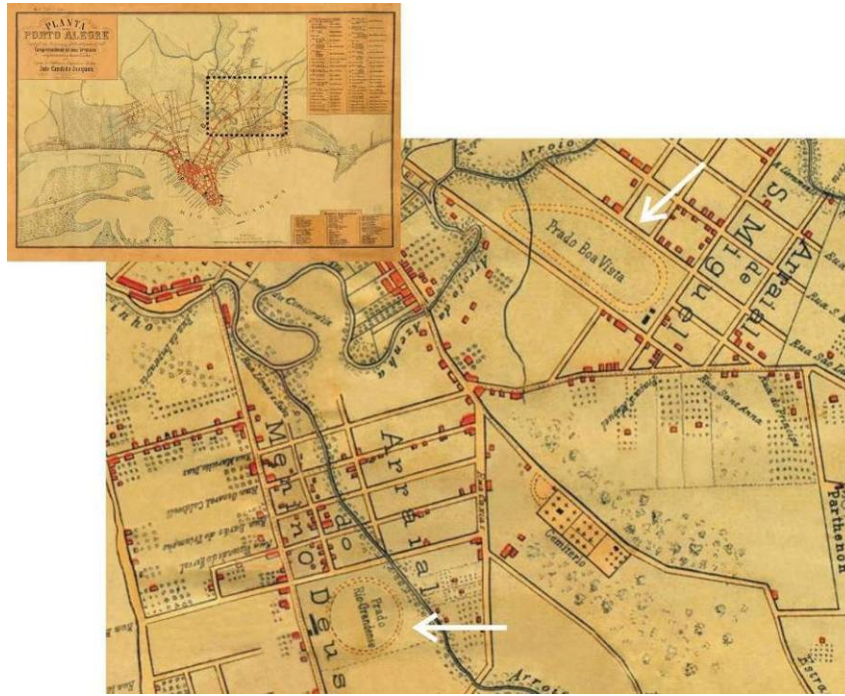


Figura 50: *Planta de Porto Alegre Capital da Província...* por João Candido Jacques, 1888. Indicação pelo autor dos Prados Rio Grandense e Boa Vista, os hipódromos de que Macedo (1982, p. 59) escreve. Fonte: FIALHO, 2010, CD de imagens.

O comerciante alemão Moritz Schanz alcança Porto Alegre após ter subido a Lagoa dos Patos, vindo de Rio Grande. Desde a água avista a “graciosamente situada Porto Alegre, a qual, localiza-se elegante e pitorescamente sobre uma língua de terra elevada e na embocadura de quatro grandes rios” (SCHANZ *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 16).

Sobre os arredores da cidade aponta que

[...] são muito bonitos e oferecem lindos passeios a cavalo; as colinas verdes, só em parte ainda são ocupadas por matarias, o resto é campo e alguma terra lavrada. Em toda parte, no campo, e até em algumas ruas dos arrabaldes, encontra-se gado morto abandonado, do qual, no máximo, ainda se pode utilizar o couro, deixando-se o restante para os corvos, que, neste pormenor, como em todas as partes, assumem o serviço de Polícia Sanitária (SCHANZ *in* FILHO & FRANCO, 2004, p. 17).

Não dá mais detalhes sobre o tipo de ocupação dos arrabaldes além da referência acima, apesar de citar mais adiante o “simpático arrabalde Menino Deus [...] onde uma

capela coroa a colina, sendo um dos lugares prediletos para excursão” (SCHANZ *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 17). Os arraiais que segundo Souza e Muller (1997) já se esboçavam próximos à Porto Alegre desde meados do século XIX – além do Menino Deus o Navegantes, São Manoel, São Miguel – não são destacados no texto do final do século XIX deste viajante.



Figura 51: Foto do arraial Menino Deus por Vittorio Bucelli, 1906. À esquerda ao fundo a península onde está assentada a cidade de Porto Alegre. Fonte: BUCCELLI, 1906, p. 63.



Figura 52: *Planta de Porto Alegre Capital da Província...* por João Candido Jacques, 1888. Detalhe evidenciando o Menino Deus. Fonte: FIALHO, 2010, CD de imagens.

Acerca das ruas da cidade existem poucas linhas. Notas breves apenas, como a que indica que

[...] somente uma estreita margem em torno da língua de terra sobra para a cidade baixa onde, na Rua 7 de Setembro, os fundos dos armazéns terminam dentro da água e é onde estão estabelecidos os comerciantes atacadistas e, na rua da Praia ou dos Andradas, onde se encontram as principais lojas (SCHANZ *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 16).

Mais além escreve sucintamente que “da cidade baixa de Porto Alegre, sobem ruas íngremes” (SCHANZ *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 17). Desde o topo destas ruas íngremes, “com um olhar para trás, obtêm-se linda vista sobre a baía, suas várias ilhas e as simpáticas margens dos rios” (SCHANZ *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 17).



Figura 53: *Planta de Porto Alegre Capital da Província...* por João Candido Jacques, 1888. Detalhe evidenciando o centro da cidade. Fonte: FIALHO, 2010, CD de imagens.

Ao tomar nota dos serviços públicos e de infra-estrutura urbana apresenta um sistema de esgotamento sanitário e pluvial precário. Traz também, complementando estas informações, impressão sobre a condição do ar. Comenta que “menos moderno, além do ar poluído preche de cheiros desagradáveis, é o sistema antiquado de esgoto a céu aberto, que escorre nas sarjetas das calçadas” (SCHANZ *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 17). Segundo Franco (1998, p.153) “somente com o advento do regime republicano, começou a ser estudada a implantação de esgotos cloacais”, estando mesmo o esgoto correndo a céu aberto no momento da passagem deste viajante. A menção ao cheiro desagradável é consequência da forma de esgotamento. Somente quem transitou por estas ruas pode colocar em evidência esta sensação desagradável, coisas que documentos mais distanciados dificilmente explicitariam.

O transporte pela cidade e cercanias é realizado pelas “linhas de bondes de tração animal, além de inúmeros barcos que circulam pelos rios, em curtos trajetos locais, propiciam o transporte regular entre a cidade e seus arredores” (SCHANZ *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 17). Para fora da cidade afirma que

[...] podemos utilizar em Porto Alegre, até Hamburgerberg (Novo Hamburgo) a linha férrea de 43 quilômetros de extensão, inaugurada em 1883, pertencente a uma empresa inglesa, a qual esteve lutando com dificuldades de manutenção e só agora está conseguindo equilibrar suas despesas (SCHANZ *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 18).

A data de inauguração anotada pelo viajante é equivocada. Segundo Filho e Franco (2004) a data correta é 1873.

A menção que faz a respeito da iluminação na cidade é de que “as ruas estão preparadas para receber, também nos dias de festa, iluminação com energia elétrica, o que acontece todas as noites nas lojas situadas em ruas principais” (SCHANZ *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 17). Essa anotação confere com os estudos de Franco (1998) que indicam que a energia elétrica foi limitada a algumas casas de comércio, coexistindo no fim do século XIX e início do XX a iluminação provida a gás e por lampiões a querosene.



Figura 54: Foto de bonde de tração animal. Sem referências. Fonte: Porto Alegre: Biografia duma cidade, 1940, p. 237.

Os arredores da cidade são descritos como locais inseguros para todos os cidadãos, inclusive para os prisioneiros. Segundo aponta

[...] também, não há pelo que admirar-se quando, no transporte do interior para a cidade, perigosos malfeitores, em ‘tentativa de fuga’, simplesmente são executados, a fim de evitar longos processos. A segurança pública, deixa muito a desejar nos arredores da cidade e no campo, especialmente entre os muito numerosos mulatos e negros que, em parte, falam alemão; há muitos para os quais um assassinato não lhes pesa muito” (SCHANZ *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 16).

Cabe notar o recorte do tipo físico que o alemão vincula aos perigosos malfeitores, são negros e mulatos. O risco que é circular pelos arredores da cidade associado à insuficiência de policiais acaba acarretando a procura dos cidadãos por auto-proteção. Segundo Moritz “policiais e gendarmes são certamente insuficientes e por isto cada um procura proteger-se a si próprio na medida do possível; sem revolveres ou facões de mato, ninguém arrisca-se a ir para o campo” (SCHANZ *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 17).

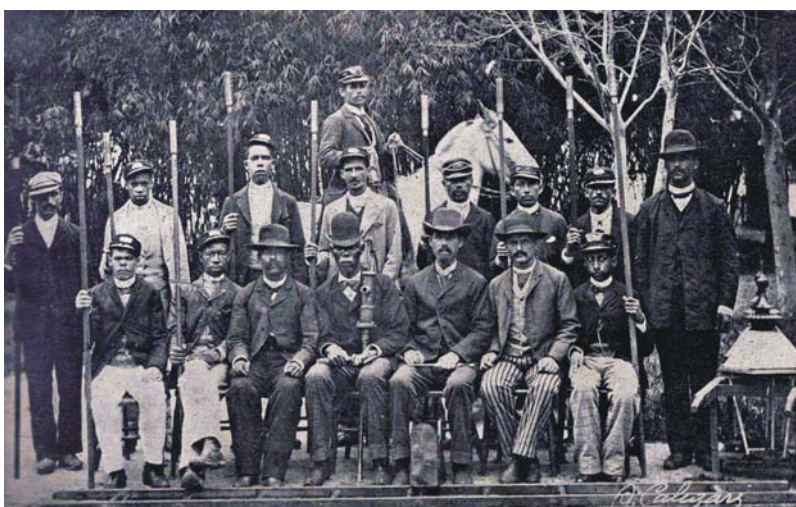


Figura 55: Foto por Virgilio Calegari, fim do século XIX. Acendedores dos lampiões. Fonte: Porto Alegre: Biografia duma cidade, 1940, p. 227.

Em seu texto não há menção à estradas, abastecimento de água, limpeza urbana, calçamento, aterros.

A alusão aos equipamentos e espaços públicos também está presente. Sobre as instituições de ensino anota que “encontramos justamente lá [no Menino Deus], sob a direção do pastor, duas escolas alemãs, cujos alunos se divertiam brincando de guerra e outras distrações ao ar livre” (SCHANZ *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 17). Ali, “a igreja alemã e dois colégios alemães para rapazes e moças, com 150 e 100 alunos, respectivamente, servem como base para a continuação da língua alemã, bem como de seus costumes” (SCHANZ *in* FILHO & FRANCO, 2004, p. 17-18). Além destas duas escolas e do templo religioso – mantenedores da cultura e língua alemãs – chama a sua atenção “um grande colégio militar, onde a disciplina entre os rapazes adolescentes é ainda mais escassa, além de praticarem sofrível política irresponsável, o que constitui um tormento para a boa sociedade” (SCHANZ *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 17).



Figura 56: Foto de Virgílio Calegari, década de 1910. Colégio Militar, ao fundo da Várzea, hoje Parque da Redenção. Fonte: < <http://www.aredencao.com.br>>. Acessado em 11 de jun. de 2010.

Indica ainda que na cidade existem “muitos quartéis, cujas tropas não contam, propriamente, com disciplina exemplar” (SCHANZ *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 17), indisciplina que acompanha a dos alunos do colégio militar. Já sobre a cadeia menciona que

[...] justamente na ponta da língua de terra, encontra-se, na mais bela localização, a mais imponente e maior construção da cidade, o presídio; é realmente um ‘alegre presídio’, de onde ouvem-se as brincadeiras e danças, através da reverberação sonora e, no qual, os presos, mesmo os mais criminosos, recebem um tratamento incredivelmente indulgente (SCHANZ *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 16).

Apresenta aí um desacordo entre, por um lado, o clima alegre de danças e brincadeiras num edifício imponente e assentado na mais bela localização da cidade, e de outro, a função de penalização da detenção. Mais uma vez, como já havia feito Breitenbach, há a percepção de discrepância de caráter entre os aspectos formais-estéticos do prédio e sua finalidade, e também na vida alegre dos detentos versus a intenção de punição. A reclusão é flexível e os prisioneiros são favorecidos com a possibilidade de trabalhar, vender e ter lucros com seus produtos, sair às ruas e visitar tavernas. Segundo as notas de Moritz

[...] o lucro auferido com seu trabalho pertence aos mesmos; acompanhados por policiais, os prisioneiros saem do presídio, a fim de

vender os sapatos por eles confeccionados, bem como chapéus, etc., e depois, também, calmamente, vão visitar alguma taverna, o que então se torna justificado (SCHANZ *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 16).

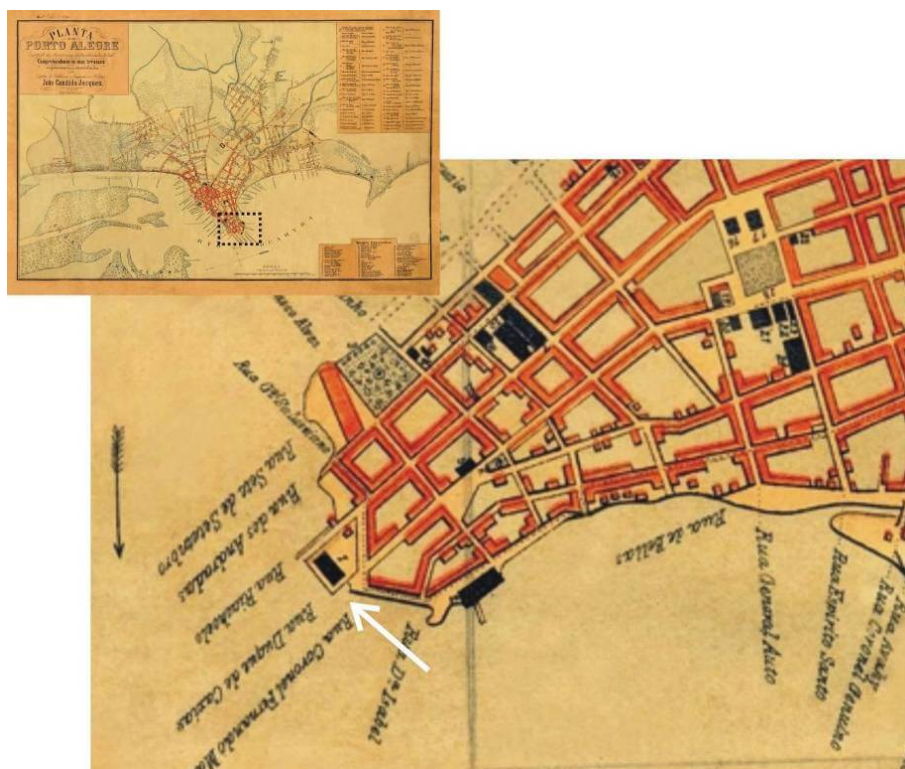


Figura 57: *Planta de Porto Alegre Capital da Província...* por João Candido Jacques, 1888. Detalhe da Ponta da península, localização do presídio. Fonte: FIALHO, 2010, CD de imagens.

Sobre outros edifícios comenta que próximo ao cais, ou “atracadouro fica a Alfândega, que chama a atenção por ser tão pequena” (SCHANZ *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 16) e que “na praça principal, localizam-se a Catedral, o Teatro, a Câmara Municipal (dois prédios grandes e semelhantes)” (SCHANZ *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 17). Não há descrição dos detalhes dessas obras. Sobre os espaços de esporte ou lazer afirma que na praça principal da cidade está “o Clube dos Dilettantes ‘Filarmônica’ que possui bela e grande sala para concertos. Outro grande clube internacional situa-se lá, na cidade baixa: o Clube Comercial, com instalações amplas e razoavelmente elegantes” (SCHANZ *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 17). Trazendo mais detalhes sobre estes espaços aponta que

[...] nada menos do que 15 clubes são alemães. Dentre eles, três são de tiro ao alvo, um denominado ‘Clube dos Comilões’, que,

apesar de seu nome áspero, oferece tranqüila mesa ao meio-dia e é freqüentado pela turma jovem e o Clube dos Viajantes, os quais visitam as cidades circunvizinhas e coloniais para vender as mercadorias das firmas atacadistas, mediante mostruário. O maior e mais bonito, porém, é o Clube Germânia, com elegante sede própria construída em pedra de arenito vermelho, em estilo Renascentista. É composta pelas tradicionais salas de reunião, sala para teatro e concertos, além de ótimas instalações para jogo de bolão (SCHANZ *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 18).

Referindo-se às praças e parques – além daquela onde localiza-se a Catedral, o Teatro, a Câmara Municipal – mais especificamente próximas às ruas Andradas e Sete de Setembro, anota que “algumas praças ajardinadas enfeitam a cidade baixa, que, ao anoitecer, principalmente quando toca a banda militar, atraem muitos grupos joviais e risonhos” (SCHANZ *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 16). Essa praça que está na parte baixa ao norte da cidade, próxima ao porto, é a atual Praça 15 de Novembro, anteriormente denominada Praça Conde D’Eu. Mais um espaço para encontros e socialização.

Outras características da cidade que o alemão aborda são as relativas ao conjunto da arquitetura residencial. Destaca que a capital conta com “inúmeras construções elegantes. São casas limpas e simpáticas” (SCHANZ *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 17). Sobre a população indica que

[...] após o censo de 1888, Porto Alegre contava com 42.000 habitantes, dentre os quais, cerca de 5.000 falam alemão, isto é, são imigrantes e outros já nascidos aqui, a cifra é em conjunto [...]. É certo, porém, que a quantidade de alemães é realmente maior do que os dados oficiais indicam (SCHANZ *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 17).

Este número da população, apesar de relativamente distante dos pouco mais de 52 mil apresentados por Souza e Muller (2007) já está mais próximo que o apresentado por Breitenbach. Deve-se a estes cidadãos alemães

Quase todo o comércio atacadista e de ferramentas (...); também são alemãs as doze fabricas de cerveja e a não pouco expressiva indústria de móveis, cujas fábricas também exportam aos demais estados do Brasil; em todas as ruas ouve-se falar alemão (SCHANZ *in* FILHO; FRANCO, 2004, p. 18).

Já estão presentes agora anotações sobre as indústrias que vão sendo criadas e vão ganhando importância na cidade. Schanz, alemão, destaca – e talvez sobrevalorize – a importância de seus concidadãos no comércio e na economia da cidade.

Houve no estado do Rio Grande do Sul e mais especificamente na cidade de Porto Alegre, a partir da proclamação da República em 1889, um rápido crescimento demográfico, o adensamento da cidade, o crescimento da atividade industrial e o incremento da burguesia urbana. O processo de valorização da cidade ficou explícito nos planos urbanísticos que pretendiam readequá-la e dirigi-la rumo à modernidade, como é o caso do Plano de Melhoramentos de 1914 (MACEDO, 1999; SOUZA; MULLER, 1997; SOUZA, 2008). Macedo (1999, p. 127) afirma que “a velha cidade, o primitivo núcleo, passa a ser mais freqüentado pelos moradores dos bairros, primitivos arraiais que, então, dispunham de maiores facilidades de transporte” tornando-se mais ainda uma referência e ponto de convergência da população.

Novos equipamentos públicos foram construídos – como, por exemplo, o Palácio Piratini, a prefeitura na Praça Montevideu – serviços de infra-estrutura urbana – como a estrada de ferro para a Tristeza, a Companhia de Força e Luz Porto-Alegrense, os bondes elétricos, a ampliação na rede de abastecimento de água e o estabelecimento da rede de esgoto subterrânea, dentre outros – além de espaços comerciais, industriais e de lazer, obras viárias, viadutos, guarda municipal (SOUZA; MULLER, 1997; FRANCO, 1998).

Mas o desenvolvimento do País, do Estado e da cidade de Porto Alegre a partir da última década do século XIX já não estarão presentes neste trabalho. O que cabe a essa pesquisa acaba por aqui.

3. PORTO ALEGRE DOS VIAJANTES.

A intenção deste capítulo é a de aproximar as informações coletadas nas anotações dos viajantes estrangeiros sobre os diversos aspectos urbanísticos elencados e tratados ao longo do capítulo precedente. Procuraremos, com isso, articulá-las buscando sintetizar a sucessão das transformações ocorridas ao longo do período de tempo adotado.

Procedendo desta maneira foi possível identificar a abrangência do conjunto dos seis viajantes a cada um dos grandes grupos de aspectos urbanísticos pesquisados – aspectos locacionais, serviços públicos e infra-estrutura urbana, equipamentos e espaços públicos e outros. Assim determinamos com que profundidade e detalhamento pode-se compreender as alterações pelas quais passou a cidade de Porto Alegre entre os anos de 1820 e 1890 usando unicamente os dados disponíveis nos viajantes.

A repetição das informações dos viajantes apresentadas anteriormente será necessária, mas procuraremos realizá-la de forma a não entediar demasiadamente o leitor.

3.1. ASPECTOS LOCACIONAIS

Em relação aos aspectos locacionais há uma relativa equidade na extensão das anotações e atenção dada pelos viajantes estrangeiros à implantação, arrabaldes, malha urbana e características das ruas e da aparência geral do conjunto da cidade.

O olhar acerca da implantação da cidade é bem homogêneo nos seis viajantes. O sítio de implantação é sempre descrito como uma colina ou uma língua de terra que avança sobre a água. A percepção de um ambiente cercado de águas a norte, oeste e sul é marcante e recorrente nos textos. Outra leitura comum é a relativa à topografia desse lugar. Saint-Hilaire escreve sobre o alto da colina, Isabelle sobre inclinações e taludes íngremes onde a cidade está implantada, Canstatt sobre o terreno acidentado, Breitenbach sobre as sete elevações da cidade, Schanz sobre a terra elevada. Somente

Saint-Hilaire e Isabelle descrevem a disposição da cidade como em anfiteatro, analogia para indicar ambiente que se apresenta organizado em desnível, por patamares. Os viajantes dirigem ainda adjetivos à implantação da cidade como agradável, bela, regular, elegante e pitoresca. Não há substancial modificação em relação às anotações dos viajantes estrangeiros acerca da implantação da cidade ao longo do tempo analisado.

Tratando dos arrabaldes da cidade a leitura dos trechos selecionados dos escritos dos viajantes deixa transparecer mudanças ao longo dos anos. Em Saint-Hilaire os arrabaldes ao sul da cidade são cobertos de pastos rasos, sem nenhum comentário relativo a construções. Em Isabelle este local já apresenta uma espécie de cidade baixa, com jardins, praias e usinas, sem comentários específicos acerca de residências. Lallemand já anota que este arrabalde é semeado, aqui e ali, de casas de campo. Um espaço sub-urbano com casas de campo e igrejas. Canstatt escreve sobre casas de campo e colônias – não mais unicamente casas esparsas – além do comentário sobre a presença do solitário Colégio Santa Tereza. Breitenbach já indica diretamente a existência do arrabalde do Menino Deus, em seu entender um lugarejo simpático ligado a Porto Alegre – logo, Menino Deus não era Porto Alegre – por uma linha de bonde. Este é um lugar para o divertimento e lazer dos porto-alegrenses e tem, segundo suas anotações, densa ocupação humana. Schanz também registra a presença do Menino Deus e sua importância nas excursões de lazer. Os arrabaldes a noroeste da península são menos recorrentes nos textos. Só Saint-Hilaire faz anotações sobre ele, indicando que são terrenos cultivados e estão apertados entre a colina, o caminho novo e o Guaíba. Identificamos a partir da leitura destes autores que o arrabalde ao sul da cidade vai paulatinamente sendo ocupados, adensando-se e constituindo-se em espaço de lazer dos porto-alegrenses. É um espaço que vai participando e ganhando importância no cotidiano da cidade, mesmo sem ser entendida como sendo Porto Alegre em sentido estrito. Como há apenas um comentário sobre o arrabalde à noroeste da península não é possível conhecer as alterações ao longo do tempo.

Em relação aos comentários sobre a malha da cidade podemos dividir os viajantes em dois grupos. Um grupo com os viajantes Saint-Hilaire, Isabelle e Lallemand – que vai da década de 1820 até o final da década de 1850. Os três expõem em seus escritos uma malha xadrez comprida e estreita, acompanhando a geometria da península. Saint-Hilaire aponta as três longas ruas principais que se estendem paralelamente ao lago, e outro conjunto de ruas mais curtas que as atravessa e sobem a

colina. Segundo ele a rua da crista da colina chama-se Rua da Igreja e é onde estão os principais edifícios da cidade. A rua mais à margem, a Rua da Praia, é a única comercial, com lojas bem instaladas. Isabelle descreve ruas dirigidas aos quatro pontos cardiais, umas paralelas à direção da colina, as mais bonitas, e outras, as menos agradáveis, no sentido da altura, cruzando-as. Para ele as Ruas da Praia e da Igreja são notáveis pela beleza das casas. Lallemant apresenta as três ruas, uma ao longo da margem, outra a meia altura e a última no alto da colina. Todas estas cortadas por ruas que iniciam-se na Rua da Praia e sobem a ladeira. A Rua da Praia, conforme o texto deste autor, tem tudo o que é europeu, mas ali não se destacam lojas muito bonitas. Há uma clara semelhança entre estas descrições. Semelhante também é a omissão às características da rua que fica entre a da Praia e a do topo da colina, a da Igreja. Nenhum dos viajantes vai além da citação de sua existência, não apresentando nenhuma característica dela, que parece ser eclipsada pela importância das outras duas.

No outro grupo estão os viajantes Canstatt, Breitenbach e Schanz – posteriores à década de 1860 e até a década de 1890. Neles a leitura não se centra na malha propriamente dita. Estes não fazem uma leitura sintética da disposição das ruas da cidade. Apontam e descrevem ruas que percebem como importantes no contexto da cidade. Tomam nota sobre o entorno e algumas atividades. Canstatt escreve que a Rua da Praia é a principal da cidade e que ela leva à Praça Paraíso – atual Praça 15 de Novembro. Além do evidente equívoco, dado que a Rua da Praia não termina onde este autor indica, cabe notar o destaque à praça citada. Breitenbach já descreve a Rua Sete de Setembro, espaço ganho do Guaíba através de aterros, lugar das grandes firmas importadoras e das casas comerciais alemãs. Atento, indica que ela muda de nome a partir do mercado – vira Rua Voluntários da Pátria. A Rua dos Andradas – antiga da Praia – é, em sua descrição, a melhor da cidade, de lojas finas com elegantes entradas, a perfeita rua comercial. Schanz em 1890 aponta que os fundos dos armazéns da Sete de Setembro terminam dentro da água e na Rua dos Andradas estão as principais lojas da cidade.

A distinção entre estas duas possíveis formas de compreender e descrever a malha da cidade revela um deslocamento do ponto de atenção dos viajantes. Da região próxima a Praça da Alfândega, mais próximo à ponta da península, onde, subindo as ruas em direção ao topo da colina pode-se perceber com maior clareza a disposição das três ruas longas que são cruzadas pelas pequenas transversais que vencem o desnível,

acumula equipamentos urbanos e comunitários, os espaços de maior circulação de pessoas, o comércio, o porto, voltada ao sol e protegida dos ventos do quadrante sul e ao sul, um espaço que teve a ocupação mais demoradamente realizada, por espaços mais precários e também longínquos.

A apreciação à aparência do conjunto da cidade, de seu aspecto geral e de sua relação com a geografia local é sempre elogiosa. Todos os viajantes a descrevem, em todos os tempos, utilizando adjetivos positivos. Ela é agradável, pitoresca, graciosa – mas não grandiosa –, permite gozar uma paisagem de encantos, formosa e de rara beleza. Os viajantes estrangeiros Saint-Hilaire, Isabelle e Lallemand chegam a traçar paralelo entre a cidade e sua paisagem à referências européias – o sul da Europa, o céu da Itália, a Provença, pinturas holandesas. Aproximam suas ambientes distantes. Canstatt, Breitenbach e Schanz elogiam a aparência geral da cidade, embora não sejam tão enfáticos quanto os três primeiros. São viajantes que chegam a partir da década de 1860 e, apesar de reconhecerem a beleza local, parecem não se entusiasmar tanto com a paisagem quanto os outros três.

3.2. SERVIÇOS PÚBLICOS E INFRA-ESTRUTURA URBANA

As anotações do conjunto dos viajantes adotados em relação aos serviços públicos e de infra-estrutura urbana não são uniformes. A extensão das anotações e a abrangência aos itens da tabela – estradas, abastecimento de água, esgotamento sanitário e pluvial, limpeza urbana, transporte, calçamento, iluminação, policiamento, aterros – são desiguais entre os autores. Esta desigualdade denota a importância que cada autor deu a cada aspecto ao visitar a cidade, mas também à presença e importância de cada item no momento histórico em que o viajante passou pela cidade. Estas desproporções e lapsos dificultam a construção destas características urbanísticas de maneira contínua em tempos regulares e usando somente os textos das anotações de viagem. Por exemplo, Saint-Hilaire é o viajante estrangeiro que trata de seis dos nove aspectos elencados, mesmo não percorrendo longamente sobre eles. Isabelle é o que trata de menos itens, apenas dois. Lallemand e Canstatt tratam de três, mas não são todos os mesmos, Schanz de quatro e Breitenbach de cinco, porém de maneira muito desigual, ocupando, por

exemplo, poucas linhas com a iluminação pública e fazendo uma longa e detalhada descrição do sistema de transporte da cidade. Não há nenhum dos itens dos serviços públicos e da infra-estrutura que todos os viajantes tenham tratado.

Só há comentários sobre as estradas por parte de Saint-Hilaire. O botânico faz referência ao caminho novo, entre casas de campo, jardins e uma linha de salgueiros, espremida entre a colina que forma a cidade e o Guaíba, agradável como os caminhos da Europa. Quase todos os viajantes chegam navegando, logo, esse caminho de acesso à cidade não os chama atenção. Só Schanz, em 1890, faz comentários acerca do policiamento, percebido por ele como insuficiente, o que gera, por parte dos habitantes da cidade, a iniciativa de auto-proteção com revolveres e facões. Breitenbach, na década de 1870, é o único a referir-se ao aterro onde está a Rua Sete de Setembro e a continuidade de conquista de espaço do Guaíba. Sobre o calçamento da cidade escreveram os franceses Saint-Hilaire e Isabelle. O primeiro anota que várias das transversais são pavimentadas, outras só em parte, mas todas muito mal pavimentadas. A Rua da Praia é pavimentada por largas pedras chatas. O comentário de Isabelle é mais impreciso e fugidio, afirmando só a existência de calçadas nas ruas. Fica difícil fazer uma análise mais precisa deste item com informações tão minguadas.

O abastecimento de água, o esgotamento sanitário e pluvial, a limpeza urbana e o transporte são tratados por quatro dos seis viajantes. São estes os itens possíveis de acompanhar as transformações de maneira mais contínua, apesar de ainda incompletos.

Sobre o abastecimento de água Saint-Hilaire aponta o Guaíba como o único manancial de água potável. Lallemant comenta que os chafarizes não oferecem água em abundância, mas a tirada do Guaíba serve para o consumo. Canstatt aponta a existência de muitas fontes públicas na cidade. Chega a anotar minuciosamente as formas e enfeites da que fica no Largo do Portão, apesar dela não estar em atividade. O encarregado por ela, que é seu vizinho, vende a água que deveria jorrar de graça para a coletividade. Já Breitenbach comenta que as águas que abastecem a cidade vêm canalizadas de morros não muito distantes de Viamão. Logo, o serviço de abastecimento de água vai se tornando complexo com o passar do tempo, acompanhando a crescente demanda com o aumento da população e tentando resolver o inconveniente do Guaíba ser o corpo de captação de água e, ao mesmo tempo, local de despejo das águas servidas.

Sobre o esgotamento sanitário e das águas pluviais Saint-Hilaire registra que o despejo das residências é feito no mesmo local que é fonte de abastecimento, o Guaíba. Isabelle anota o escoamento superficial das águas da chuva, o que transforma as ruas íngremes em cataratas. Lallemand, otimista, vê benefícios na implantação da cidade em terreno com declividade acentuada. Sua percepção é de que assim a cidade mantém-se sempre limpa e seca, pois é lavada pelas chuvas e varridas pelo vento. Schanz expõe um sistema de esgotamento que é, no seu entender, antiquado, com esgoto escorrendo a céu aberto pelas sarjetas das calçadas tornando o ar prenhe de cheiros desagradáveis. A situação do esgotamento da águas parece não ter se transformado ao longo dos 70 anos de relatos dos viajantes. O despejo é feito diretamente nas águas do Guaíba em 1820, as ruas são como cataratas com as chuvas em 1830, está deixada à sorte das intervenções de lavagem e varrição pela natureza em finais da década de 1850 e, num salto até 1890, ainda mantém sistema de esgotamento precário, escorrendo pelas sarjetas à céu aberto. O sistema mantém precário e o esgotamento encanado só viria posteriormente.

Em relação à limpeza urbana Saint-Hilaire comenta que não viu ao longo de sua viagem pelo Brasil cidade tão suja quanto Porto Alegre. Nesta cidade o lixo das casas é atirado às ruas, tornando-as extremamente sujas, assim como as encruzilhadas, terrenos baldios e as margens do Guaíba. O otimista Lallemand acredita ser boa a salubridade da cidade, sendo lavada e varrida pelos fenômenos naturais já expostos. Canstatt apresenta uma cidade tão negligente como as demais no país em matéria de limpeza. Breitenbach acompanha a percepção de Lallemand e crê ser Porto Alegre uma das cidades mais limpas do Brasil, em função de sua implantação na colina, o que permite que as águas lavem as ruas e escurram com a sujeira rumo ao Guaíba. Além de tratar dos fenômenos naturais este é o único que menciona um serviço de limpeza urbana regular. A avaliação dos viajantes acerca da limpeza urbana tem idas e vindas, com Saint-Hilaire em 1820 e Canstatt na década de 1870 apresentando uma cidade suja e negligente com a limpeza, e Lallemand na década de 1850 e Breitenbach na de 1880, menos rigorosos, percebendo-a como salubre, onde os fenômenos naturais e sítio de implantação contribuem para seu asseio regular.

Os viajantes que vieram a Porto Alegre até a década de 1850 não trazem informações sobre as características do transporte na cidade, pois, como comenta rapidamente Saint-Hilaire sobre a Rua da Praia, as pessoas transitavam a pé ou a cavalo. A extensão da cidade não era grande e os núcleos posteriores – os arraiais – ainda não

eram muito povoados nem atraíam tão fortemente a população do centro de Porto Alegre. Só com a década de 1860 e a partir das maxambombas é que o transporte pela cidade poderia suscitar observações, e é o que acontece em Canstatt, Breitenbach e Schanz. Canstatt comenta a suspensão da linha de bondes de tração animal que conectava o Menino Deus à Porto Alegre, todavia sua anotação é bastante breve. Breitenbach, pelo contrário, faz uma longa descrição do sistema de circulação dos bondes, trazendo informações sobre os itinerários, os lugares de destaque por onde passavam – igrejas, praças, edificações –, o tempo entre as saídas, os problemas com a tração animal, os hábitos dos passageiros. Este autor também faz referências aos trens que partem de Porto Alegre em direção à São Leopoldo e Novo Hamburgo, trazendo detalhes das características construtivas e arquitetônicas da estação localizada na Rua Voluntários da Pátria. Menos pormenorizadas são as informações que o texto de Schanz apresenta sobre as características do transporte na cidade, mas também há menção às linhas de bonde de tração animal e de barcos que propiciam o transporte regular em curtos trajetos locais. As informações que Canstatt e Schanz oferecem são pouco mais do que notícias sobre a existência das formas de transporte que a população utilizava a partir da segunda metade do século XIX na capital. São dados que carecem de complementação para explicitarem a condição deste serviço público. Com Breitenbach já é diferente. Este alemão faz o esforço de anotar pormenores dos mais variados aspectos desse serviço público, o que permite compreender o quadro do transporte através dos bondes no final do século XIX. A importância do transporte através dos bondes e a abrangência de linhas na cidade vai crescendo ao longo da segunda metade do século XIX. O salto da primeira tentativa com as maxambombas à variedade de itinerário é rápido e impactante.

3.3. EQUIPAMENTOS E ESPAÇOS PÚBLICOS

Assim como as anotações relativas aos serviços públicos e de infra-estrutura urbana, as referências aos equipamentos públicos também não são uniformes. Sua extensão e abrangência aos itens da tabela – hospitais, instituições de ensino, templos religiosos, cais e alfândega, quartéis e outros de cunho militar, teatros, cemitérios, presídios, mercado, edifícios administrativos, esportes e lazer, praças e parques – são

desiguais entre os viajantes, embora não tanto quanto o ponto anterior. Alguns viajantes apenas citam a existência dos equipamentos, como são em geral os relatos de Isabelle, e outros demoram-se na explicitação das características físicas e na relação dos habitantes das cidades com estes equipamentos, como é o caso de Breitenbach ao escrever sobre o mercado público. Estes dois são os extremos na extensão do relato e atenção dada aos equipamentos públicos. O francês Saint-Hilaire e o alemão Canstatt, os alemães Lallemant e Schanz apresentam informações mais proporcionais entre si.

Há apenas o comentário de um dos viajantes sobre os cemitérios da cidade. Somente Breitenbach na década de 1880 anota que na Azenha havia um cemitério, sem dar detalhes sobre ele. Falta de informações como esta impossibilitam a elaboração das transformações de aspectos da cidade de maneira continuada e mais completa.

Fazem menção ao mercado três dos seis viajantes observados. Saint-Hilaire indica que próximo ao cais está o mercado onde vendedores acorados junto aos produtos, em barracas dispostas desordenadamente, vendem suas diversas mercadorias. O mercado por ele mencionado é a quitanda que dava nome à praça, localizada na atual Praça Senador Florêncio, popularmente conhecida como da Alfândega, dado que o edifício do mercado público é de data posterior a passagem do botânico à capital e em outro local. Canstatt deixa-nos apenas a breve notícia de que existe na cidade um mercado de verdadeira beleza arquitetônica. Já é o mercado público na posição onde está hoje, na Praça 15 de Novembro. Breitenbach, pelo contrário, faz uma descrição longa e minuciosa do mercado e da vida que existe em função dele. Este autor transmite, em seu texto, sua localização, suas características arquitetônicas, o agenciamento dos espaços internos, os produtos e serviços oferecidos, a origem dos vendedores e uma riquíssima descrição da experiência cotidiana e dos acontecimentos ao longo dos diferentes horários de funcionamento. Descrição esta apresentada com o colorido e a animação de uma obra literária, provavelmente um esforço do autor em inculcar beleza ao texto. Refere-se ainda à instalação de venda de peixes construída em ferro logo ao lado do mercado e aos barcos ancorados no porto próximo que vendem carne. Se os relatos dos demais viajantes que fazem alusão ao mercado fossem detalhados como o de Breitenbach seria possível construir um quadro rico das diferentes fases pelas quais passou o mercado. Como as descrições são poucas e muito assimétricas esse panorama torna-se difícil. Importante ressaltar as transformações do espaço do comércio, antes uma feira repleta de barracas até a construção de uma

edificação própria para receber o mercado, pólo de convergência e de uma complexa vida urbana.

Quatro dos seis estrangeiros que servem de informantes a esse trabalho fazem comentários sobre os locais de esporte ou de lazer da cidade. O trecho mais próximo a este item que encontramos no texto de Saint-Hilaire é o que indica que as pessoas vão freqüentemente “cavaquear” nas lojas, ou seja, conversar, bater papo. Todavia faz menção a não haver na cidade nenhum clube. Já Canstatt, 50 anos depois, na década de 1870, comenta que a sociedade alemã em Porto Alegre dividia-se em agremiações e clubes para jogar, dançar e beber. Na década seguinte Breitenbach indica que o arraial do Menino Deus, ligado à Porto Alegre por uma linha de bonde, era um dos lugares preferidos para o lazer do Porto Alegrense. Não faz indicações mais precisas sobre que tipo de lazer seria esse. Além dos passeios ao Menino Deus este autor comenta que os concertos, teatros, carreiras, clubes recreativos e restaurantes não deixariam desamparado o europeu acostumado às comodidades do velho mundo. Posteriormente Schanz expõe a existência de espaços para concertos, além de quinze clubes alemães, alguns com salas de reuniões, de jogos e espaços para apresentações teatrais. Ainda em relação aos espaços de entretenimento, encontro e distração, mas mais especificamente no tocante aos teatros, cinco dos viajantes escrevem. Isabelle, na década de 1830, indica a existência de um velho barracão, em parte subterrâneo, que servia de espaço, em seu entender impróprio, para apresentação de comédias burguesas. Admite ainda haver em construção um belo, porém mal posicionado teatro – próximo a parte alta da cidade. Lallemand duas décadas depois comenta a existência de um teatro recentemente concluído. Este alemão, convidado a assistir uma apresentação, vai ao teatro descrito por ele como moderníssimo, em sua opinião a casa mais esplendida da cidade, até desproporcional ao acanhamento geral da cidade. Já Canstatt na década de 1870 alude brevemente à existência do teatro e sua condição diferenciada em relação ao contexto nacional. Breitenbach, na década seguinte, faz uma referência rápida e nada detalhada ao teatro. Comenta só que os prédios do teatro e da Câmara Municipal são bastante parecidos. Schanz procede de maneira semelhante com um comentário mais conciso do que o de Breitenbach sobre a existência do teatro. Desta forma estes dois autores não contribuem significativamente para explicitar a situação do teatro nos anos em que passaram pela cidade.

O acompanhamento destes relatos ao longo dos 70 anos adotados nos demonstra a diversificação de possibilidades de distração na capital. O crescimento da população alemã vai impulsionando o crescimento da quantidade de espaços de encontro. A construção do novo e arquitetonicamente imponente teatro corrobora essa tendência de agitação social.

Comentam a existência de hospitais na cidade cinco dos seis viajantes. Saint-Hilaire em 1820 escreve sobre o início da construção de um hospital de grandes proporções fora da cidade num dos pontos mais altos da colina. Esta posição é, em seu entender, uma escolha adequada ao programa do edifício. Evitaria contágios, tornaria-o bem arejado e possibilitaria facilidade de acesso aos suprimentos médicos e farmacêuticos. Isabelle apenas cita a existência de um hospital e de uma casa de beneficência. Lallemant, após a Guerra dos Farrapos, também faz referência ao grande, amplo e espaçoso hospital ainda inconcluso que se acessa a partir da rua que sai da praça da matriz. Faz menção também à Caridade, instituição de fins beneficentes, mas sem detalhes sobre o edifício e sua condição. Canstatt apresenta uma descrição importante do hospital por ser detalhada, narrar a organização do programa arquitetônico e das instalações. Narra ainda acontecimentos conflituosos que ocorrem ali, como por exemplo, a festa anual no dia de Ano Bom quando o hospital fica aberto para visita pública e também sua proximidade com o Quartel da Guarda Nacional com seu regular rufar de tambores, ambos inconvenientes perturbadores da tranquilidade local. A menção à posição do hospital à saída da cidade denota que esta expandiu-se com o transcorrer do tempo e foi avizinhandose à casa de saúde. Este autor afirma ainda serem recebidos ali mais de mil doentes por ano e de ali existirem ainda o manicômio e um asilo de expostos. O alemão Breitenbach na década de 1880, comentando as edificações existentes na face sul da península, refere-se a um hospital que existiu na ponta da península. Este autor não faz referência a nenhum outro hospital da cidade. Schanz não faz anotações sobre hospitais da cidade. Da visão de Saint-Hilaire de um grande hospital em início de construção a Santa Casa de Misericórdia é conhecida ainda em construção por Lallemant na década de 1850. Nas décadas de 1870 Canstatt já descreve com detalhes o grande hospital sem menção a obras, o que nos leva a crer que, nesse período, ele estaria concluído. A cidade, que em Saint-Hilaire estava relativamente distante do hospital, em Canstatt já é sua vizinha. A descrição do hospital acaba por proporcionar a percepção de outro aspecto, o processo de expansão da cidade

ocupando os terrenos à leste da península. As referências menos precisas à Beneficência não permite a percepção de sua situação ao longo do período.

A existência de instituições de ensino é primeiramente anotada por Isabelle na década de 1830. Este francês indica haver apenas escolas primárias-elementares e uma recém instalada escola primária superior. Na opinião deste viajante a província é muito descuidada com a educação. Os interessados no ensino superior têm a necessidade de deslocarem-se para universidades em São Paulo. O alemão Canstatt apresenta na década de 1870, quadro semelhante ao apresentado por Lallemant no que diz respeito à qualidade do ensino na província. Para ele o ensino nas muitas escolas e instituições de instrução secundária é incompleto, o que estimula muito de seus compatriotas a retornarem à Europa. As instituições secundárias dignas de menção são o Seminário Episcopal e o Liceu. Tem boas notícias ainda de algumas escolas secundárias que estavam sendo fundadas na cidade por particulares alemães. Breitenbach indica a presença de uma Escola Normal no lado sul da península onde estariam empregados diversos professores alemães e onde está situada a biblioteca pública, além de notar a existência da Escola de Guerra e a Escola de Cadetes logo depois da várzea numa enorme construção quadrada, próximo. Faz referência também a um colégio para órfãos próximo aos edifícios do Arsenal separados pela Rua dos Andradas na ponta da península. As escolas, em suas anotações, são compostas por salas unitárias. Em 1890 Schanz encontra o grande colégio militar – de alunos indisciplinados e praticantes de política irresponsável – e no Menino Deus duas escolas alemãs.

Ao longo do correr desse período do século XIX a cidade relatada pelos viajantes foi passando por etapas de aumento na disponibilidade de ensino e de níveis de instrução mais elevados. Importante ressaltar a importância que os alemães vão tomando na participação no ensino na capital, fundando escolas e lecionando nas salas de aula. Essa alusão à participação dos alemães nas escolas pode ser um fato concreto ou ainda um destaque dado aos conterrâneos viajantes.

Cinco são os viajantes que tomam nota sobre o cais e a alfândega existentes na cidade. O estrangeiro que não se refere a eles é o alemão Lallemant. O botânico Saint-Hilaire registra estar posicionada na metade da Rua da Praia o trapiche de cem passos de comprimento dirigido ao Guaíba que tem em sua extremidade um armazém onde são recebidas as mercadorias vindas pela água. Na outra extremidade, na margem, o edifício

pesado e feio destinado à alfândega à entrada da ponte, o que prejudica a vista do cais para a cidade. Um ano depois, ao visitar novamente Porto Alegre, este francês anota a demolição e a construção de outro edifício da alfândega que apesar de ter um projeto melhor repete o inconveniente da implantação citado anteriormente. Chega a imaginar a proposta de um cais não encoberto pela edificação e diante dele uma praça onde continuassem a realizar a feira. Além desse ponto específico – onde estão o cais e a praça do comércio e da quitanda – cita ainda ter sido iniciado e interrompido sem finalização um cais destinado ao arsenal em frente à Igreja das Dores. Vê nele defeitos de implantação e inconvenientes em relação ao material de construção adotado. Na década seguinte Isabelle comenta existir o sólido edifício quadrado da alfândega à margem do Guaíba, próximo à zona comercial. Da porta deste edifício sai um trapiche de madeira que avança uns cem passos ao Guaíba e tem em sua extremidade um vasto barracão onde os navios atracam para carregar e descarregar. Cita ainda a intenção de aterrarem-se as margens para aumentar em extensão a área central da cidade. Quase três décadas após a Guerra dos Farrapos Canstatt cita muito rapidamente que o edifício da alfândega é uma construção precária – “feia espécie de palheiro”. Posteriormente Breitenbach escreve que o navio que o levava à Porto Alegre encostou em um largo trapiche que o permitiu ir diretamente dele para a terra. A sua percepção é de que a alfândega é um velho e miserável casarão que, comparada com a inconclusa alfândega de Rio Grande, não faz jus à importância comercial da cidade. Em 1890 Schanz faz uma referência ligeira à alfândega afirmando que em frente ao atracadouro fica seu edifício que chama a atenção por ser tão pequeno.

A avaliação e descrição do cais por onde se chega à cidade e sobre o prédio da alfândega modifica-se pouco ao longo dos setenta anos tomando como base a leitura dos viajantes. As descrições apresentam a permanência da relação das partes que compõem o conjunto – o prédio da alfândega na margem, o trapiche/cais que avança sobre o Guaíba e a construção na extremidade oposta à da alfândega – e da avaliação dos viajantes sobre elas, apesar dos aterros e retificações da margem que foram acontecendo no correr do tempo. A consideração nos viajantes sobre a aparência do edifício da alfândega é sempre depreciativa – feio e pesado, feia espécie de palheiro, velho e miserável casarão se comparado ao edifício com a mesma finalidade na cidade de Rio Grande, não acompanha a importância comercial da cidade, edifício muito pequeno, prejudica a vista para a cidade. Mesmo com a melhora da edificação apreciada por

Saint-Hilaire, a avaliação da aparência mantém-se. Permanece também o reconhecimento da facilidade que o trapiche, vindo de dentro do Guaíba, traz para os navios atracarem, para carregarem e descarregarem mercadorias e que permite ainda que os passageiros saíam do navio e sigam diretamente à terra. A proximidade dos relatos chega ao detalhe de Saint-Hilaire e Isabelle darem igualmente a mesma medida ao trapiche, 100 passos de comprimento. Dessemelhantes são as referências de Saint-Hilaire à construção interrompida do cais para o Arsenal em frente à Igreja das Dores e o comentário de Isabelle sobre a intenção de aterrar-se a margem do Guaíba para criar mais área no centro da cidade.

Quase todos os seis viajantes fazem anotações sobre os quartéis e outros edifícios de cunho militar, mesmo sendo de maneira muito desigual na extensão e no detalhamento. Apenas Breintenbach não faz comentários a respeito deste item. Saint-Hilaire indica a existência de dois edifícios na extremidade da Rua da Praia – na ponta da península – que serviam de armazéns para a marinha, de depósito de armas e outras instalações necessárias às tropas. Indica existir entre os edifícios um considerável espaço com a Igreja das Dores num plano mais elevado e uma coluna encabeçada por um globo – o pelourinho – mais próxima ao Guaíba. Mais adiante este autor volta a tratar deste largo. O botânico menciona também algumas características destes prédios, apresentando na fachada voltada para o Guaíba uma espécie de apartamento alongado rente ao chão tendo na extremidade um pavilhão de um andar. Isabelle faz somente um comentário ligeiro sobre a existência de um arsenal e dois quartéis na cidade. Lallemant, assim como o viajante precedente, comenta superficialmente que na rua que desce do topo da colina em direção à ponta da península, na margem, está construído um imponente arsenal, além da cadeia pública. O alemão Canstatt cita um quartel posicionado em outro local, na outra extremidade da rua da praia. É o Quartel General da Guarda Nacional posicionado próximo o suficiente do hospital da Santa Casa a ponto do rufar dos tambores perturbar o sossego dos doentes. Schanz cita sem precisão haver na cidade de Porto Alegre muitos quartéis de tropas que não contam com disciplina exemplar, além da referência ao Colégio Militar após a várzea citado anteriormente.

A leitura cronológica dos viajantes explicita que o espaço militar que inicialmente concentrava-se na ponta da península vai se dispersando pela cidade. Não há a possibilidade de identificar transformações mais precisas por conta da imprecisão e extensão das informações. Saint-Hilaire é o estrangeiro que traz mais dados,

apresentando a posição na cidade, o programa que atende, o espaço de entorno e a alusão às formas do edifício.

Outro item relativo aos equipamentos e espaços públicos que cinco dos seis viajantes abordam é o das praças e parques. Somente Isabelle não faz nenhuma alusão à praça, mas refere-se à casa do governo da Província, a tesouraria e a igreja principal instalados na Rua da Igreja, a do alto da colina, sabidamente os edifícios de uma das faces da atual Praça Marechal Deodoro, popularmente da Matriz. Saint-Hilaire descreve esta praça existente na Rua da Igreja, que se estende sobre a crista da colina. Estão aí os três principais edifícios da cidade, o Palácio, a Igreja Paroquial e o Palácio da Justiça, todos construídos alinhados e voltados para noroeste. A face oposta é livre. Estão posicionados sobre um muro de arrimo que tem logo abaixo a praça muito irregular cujo aterro é mantido por pedras soltas formando tabuleiros de geometria irregular. Um ano após a primeira visita volta a referir-se a esta praça indicando que com a interrupção dos trabalhos na praça as chuvas rasgavam ravinas no solo e provavelmente a obra seria perdida. Três décadas depois Lallemant cita brevemente a existência da grande praça irregular onde estão a Igreja Matriz, o Palácio da Presidência, o Teatro recentemente construído e o pequeno edifício da Assembléia. A menção de Canstatt sobre o item é mais extenso. Este alemão indica que a cidade é ricamente dotada de praças. A praça já citada pelos outros viajantes localizada no topo da colina é mencionada como sendo o ponto principal da cidade. Comenta estarem ali o Palácio do Governo, a Catedral, a Municipalidade, o Salão de Baile – que não é o teatro – e o Teatro. Todavia não faz comentários mais aprofundados acerca das características desta praça. Menciona ainda ter conhecido a Várzea, um grande campo muito perto da cidade que serve de picadeiro e pastagem para cavalos e bovinos. O autor detém-se a descrever acontecimentos corriqueiros desse lugar, como a chegada de grandes manadas de cavalos e gado, a vida dos tropeiros e carreiros ao redor de fogueiras preparando o feijão com charque, o deserto que a campina fica à noite. Breitenbach, além da Praça no alto da colina e da Várzea, escreve ainda sobre a Praça Conde D’Eu – atual 15 de Novembro – e faz uma rápida menção a da Alfândega. A praça no alto da colina é circundada pelos prédios bastante parecidos do Teatro e da Câmara Municipal além da Catedral do Palácio do Governo e a Assembléia Legislativa. A grande praça foi, segundo ele, transformada num lindo jardim por um jardineiro alemão. A Várzea, já denominada Praça da Redenção tem na sua face mais distante da cidade a enorme construção quadrada da

Escola de Guerra e Escola de Cadetes já mencionados. A Praça Conde D'Eu, que avista ao sair do recinto do Mercado, é um belo, amplo e bem instalado jardim. Este local, também transformado pelas mãos de um jardineiro alemão, é um dos locais prediletos para encontros entre os moradores da cidade ao entardecer. Schanz comenta que as praças existentes na parte baixa da face norte da cidade atraem grupos joviais ao anoitecer, principalmente quando toca a banda militar. Faz alusão também à praça principal da cidade onde localizam-se a Catedral, os prédios semelhantes do Teatro e da Câmara Municipal e o Clube dos Dilettantes Filarmônica.

A praça no topo da colina, a conhecida hoje como Praça da Matriz, vai de um tosco terreiro descuidado na década de 1820, a um lindo jardim na década de 1880. Ela é sempre percebida como a praça principal da cidade e vai acumulando edifícios do poder – civil e religioso – e de relevância cultural – o teatro. A menção à praça ao lado do mercado, a atual Praça 15 de Novembro, nos permite identificar os obras de melhoramentos que ela vai acumulando, até apresentar-se como um belo, amplo, bem instalado jardim e um dos importantes locais de encontro dos jovens ao anoitecer. Pouco a pouco os estes espaços públicos vão sofrendo processos de melhorias que vão da regularização do terreno à instalação de jardins. Somente a Várzea parece não modificar-se com o tempo, somente vai ter destaque como local de reunião de tropeiros que esperam distribuir suas mercadorias fora da cidade.

A avaliação sobre os edifícios administrativos, e mais precisamente os situados na praça do topo da colina, é comum aos viajantes e parece manter-se com o passar dos anos. A opinião de Saint-Hilaire é que eles não oferecem beleza independente da do sítio de implantação e não acompanham a importância da cidade e da Capitania. O Palácio do Governo é uma casa comum, o da Justiça mais mesquinho ainda, a sede da Câmara uma casinha e menos importantes os outros edifícios públicos. Nos escritos de Isabelle eles são extremamente simples. Avé-Lallemant comenta que não há edifício público grandiosos na cidade e o palácio do presidente é simples e velho. A percepção de Canstatt sobre este mesmo edifício é de que ele não passa de um modesto edificio de um andar. Quase no fim do século XIX Breitenbach e Schanz comentam a existência dos edifícios, mas sem detalhes.

O local de detenção – cadeia, prisão, presídio – é comentado por todos os viajantes e seus textos explicitam sua transferência de lugar. Saint-Hilaire indica que a

cadeia não faz parte da Câmara como em outras cidades do país e que as duas existentes estão posicionadas na entrada da cidade, logo, próximo à Santa Casa em construção. Isabelle já se refere a existência de apenas uma cadeia recentemente construída, mas não dá sua posição. A partir de Lallemand a cadeia está sempre posicionada junto à margem do Guaíba, deixando a entrada da cidade. Para este autor ela tem aparência de castelo forte. Canstatt e Breitenbach anotam a mesma posição da cadeia, na extremidade mais avançada da península. Breitenbach e Schanz avaliam da mesma forma o aspecto da edificação prisional. Para os dois é uma das melhores construções, é dos mais imponentes edifícios da cidade. Este último relata que ela está, além disso, contraditoriamente na mais bela localização da cidade e é um alegre presídio, local de brincadeiras, danças e tratamento aos prisioneiros indulgente por parte das autoridades. A partir do relato de Lallemand a casa prisional é sempre vista como objeto que se sobressai no conjunto da cidade por sua posição privilegiada e pela imponência de sua construção, destaque colocado pelo desacordo entre estas características e a função de penalização da detenção.

Em relação aos templos religiosos a leitura dos viajantes apresenta o crescimento da quantidade de igrejas, a construção das capelas nos arraiais e a fundação das igrejas vinculadas à fé dos imigrantes alemães. Saint-Hilaire menciona a existência da igreja paroquial e de mais outras duas em construção, uma onde já se celebra missas e outra ainda sem cobertura e com a construção paralisada – uma delas é a igreja das Dores mesmo sem indicação precisa de qual seja e a outra ele não nomeia. Isabelle afirma que há cinco igrejas na cidade sem citar posição e suas características. Lallemand anota a existência da igreja matriz na grande praça irregular do topo da colina e de igrejas na planície ao sul da cidade. Chama sua atenção a inexistência de igreja evangélica, dada a grande população alemã na cidade. Canstatt refere-se somente à igreja pertencente ao hospital e a uma pequena igreja protestante muito simples. Breitenbach comenta que a cidade possui aproximadamente 10 igrejas, dentre elas duas alemãs – uma luterana e uma católica. Aponta ter conhecimento da capela do Menino Deus e da dos Navegantes em seus respectivos arraiais além da Catedral na praça do topo da colina que tem atrás de si, descendo o declive rumo ao sul, o enorme Seminário Clerical. Schanz cita somente a capela do Menino Deus e uma igreja alemã no mesmo arraial sem trazer detalhes sobre estas construções.

3.4. OUTROS ASPECTOS DA CIDADE

Estes outros aspectos da cidade são os que não conseguimos enquadrar nos critérios anteriores, mas que apontam questões relevantes da cidade e de suas transformações. Os mais recorrentes são os comentários sobre o conjunto da arquitetura residencial e as informações sobre a população. Todavia estão presentes também anotações sobre o movimento nas ruas da cidade, a valorização do solo urbano, o crescimento da cidade, o comércio e a indústria, dentre outros. Como estas últimas informações são abordadas por poucos ou por apenas um dos viajantes não é possível acompanhá-las de maneira continuada e tentar compreender as transformações ao longo do tempo. No entanto é possível ter um importante quadro da época e que pode ser cruzado com outros dados vindos de outras fontes.

Saint-Hilaire no início da década de 1820 e Isabelle na década de 1830 trazem informações mais extensas sobre o conjunto da arquitetura residencial de Porto Alegre. O primeiro conhece uma cidade com habitações muito novas ou ainda em construção, muitas de dois andares, algumas com até três, muito bonitas e bem construídas. São cobertas de telhas, caiadas, construídas em tijolos e com alicerces de pedras, a maior parte com sacadas, poucas com jardins, algumas não tem mesmo pátio. O segundo descreve residências que têm geralmente um andar, de arquitetura simples, graciosa e sem elegância, com tetos cor de rosa coroando casas brancas ou amarelas feitas de tijolos e pedras de cantaria. Dá a descrição de uma série de elementos das casas como as janelas, as portas, os ornamentos, os balcões, as aberturas com gelsias. Indica ainda que à beira d'água, no porto da cidade, constroem-se casas diariamente e elas estão expostas às inundações. São, em ambos viajantes, descrições muito similares de casas baixas, com as mesmas características arquitetônicas e materiais de construção e a mesma avaliação sobre sua simplicidade. Os dados que Isabelle traz diferentes dos de Saint-Hilaire são os da presença das gelsias nas residências e às inundações a que estão expostas as casas construídas à beira do Guaíba. Lallemand e Canstatt, em referências sucintas, apresentam cidade de residências de dois e três andares, algumas majestosas e que denotam abundância. Breitenbach não faz menção ao conjunto da arquitetura residencial e Schanz apresenta apenas adjetivos às construções da cidade, elegantes, limpas e simpáticas. O quadro é sempre o do arquitetura colonial de raiz portuguesa.

A composição da população da cidade parece manter-se no correr do tempo nas impressões dos viajantes. Na década de 1820 Saint-Hilaire apresenta uma população com poucos mulatos, muitos brancos de cabelos castanhos – de origem ibérica provavelmente – e onde a proporção de brancos é maior do que a de negros se comparada com outras cidades do Brasil. Após a guerra dos Farrapos Lallemand apresenta uma população de aparência européia onde a presença alemã é forte – nas ruas, nos nomes das lojas, na fala – e onde há, confrontando Porto Alegre com o Rio de Janeiro, um número menor de negros. Na década de 1870 Canstatt indica que em comparação às cidades do norte do país a população negra em Porto Alegre é menor. Breitenbach, na década de 1880 afirma que Porto Alegre é uma cidade teuto-brasileira e Schanz também comenta a substancial presença alemã. A presença italiana que poderíamos esperar estar presente nos comentários dos últimos viajantes, dado que a imigração destes inicia-se em 1875, não acontece. Porto Alegre é, segundo as informações dos viajantes, uma cidade mais européia do que as demais do país, mais branca do que negra.

Os viajantes referem-se ainda ao número de habitantes da cidade. Saint-Hilaire anota que a população está entre 10 e 12 mil habitantes e que ela teria aumentado em mais de dois terços nos últimos cinquenta anos. Esse aumento, segundo o botânico, fez com que os terrenos se tornassem mais valorizados. Isabelle anota haver entre 12 e 15 mil habitantes e tem notícias de que a cidade teve crescimento acelerado nos últimos dois anos. Lallemand indica haver na cidade 20 mil habitantes, dentre os quais 3 mil alemães. Canstatt aponta uma cidade com 26 mil habitantes, sendo um oitavo deles de alemães. Breitenbach dá a cifra de 70 a 80 mil habitantes, sendo de 9 a 10 mil alemães e Schanz, fundamentado nos dados do censo de 1888, aponta o número de 42 mil habitantes, sendo 5 mil alemães, talvez mais.

Os números do crescimento da população entre os anos de 1820 e 1890 apresentados pelo conjunto dos viajantes são compatíveis com os apresentados por Souza e Muller (2007). Segundo estas autoras a cidade contava com 12 mil habitantes em 1820, 16.900 em 1848, 18.465 em 1858, 34.183 em 1872 e pouco mais de 52 mil em 1890 (SOUZA; MULLER, 2007, p. 32), números similares aos apresentados pelos viajantes. Distante só o dado apresentado por Breitenbach sobre o número de habitantes da cidade.

Sobre o comércio de Porto Alegre Saint-Hilaire aponta a Rua da Praia como a única comercial da cidade, extremamente movimentada e dotada de lojas bem instaladas, vendas sortidas e oficinas de diversas profissões. Isabelle apresenta a Rua da Praia como a mais comercial – não a única – onde se encontram as lojas e as principais casas de negócio. Canstatt afirma que apesar de Porto Alegre ser sede do governo provincial, residência do bispo e o ponto central da atividade intelectual da província, o comércio é sua atividade mais importante. As maiores firmas são alemãs. Segundo ele a principal fonte de lucro é o comércio relacionado com o desenvolvimento da colônia, porém há também indústrias próprias, sobretudo a partir do aumento da população alemã. Schanz aponta que quase todo o comércio atacadista e de ferramentas é realizado por alemães, além das fábricas de cerveja e da indústria de móveis. A importância do comércio para a cidade fica evidente.

Duas referências que só Canstatt faz e que não entraram em outra categoria – poderiam entrar talvez nos equipamentos públicos – são as relativas à Casa do Imigrante e aos Consulados existentes na cidade. O local de alojamento dos imigrantes recém chegados, situado na extremidade noroeste da cidade, na ponta da península e descrito por ele como um ambiente pobre e promiscuo, não é relato em nenhum momento por qualquer outro dos viajantes adotados. A quantidade de países que tem representação diplomática na cidade chama a atenção deste viajante. A existência dos Consulados não é relatada por nenhum outro viajante adotado.

Tratemos de fazer, então, um balanço da contribuição dos dados apresentados nas anotações destes viajantes estrangeiros. Auguste Saint-Hilaire discorre sobre quase todos os tópicos da tabela de análise e de maneira regular no que diz respeito à profundidade, detalhamento e extensão das descrições. Arsène Isabelle é mais irregular. A atenção que dá aos aspectos locais não se repete aos itens dos serviços públicos e de infra-estrutura urbana como também no dos equipamentos e espaços públicos, ambos sucintos e pouco detalhados. Dos viajantes adotados é o que menos informação presta sobre todos os aspectos. Avé-Lallemant acompanha a extensão dos textos dos viajantes precedentes no tema aspectos locais, mas é como Isabelle, econômico na anotação das impressões sobre a infra-estrutura e os equipamentos e espaços públicos. Oscar Canstatt procura ser abrangente e equilibrado nas informações dadas sobre a cidade. Apresenta de maneira suficiente informações sobre os aspectos locais e os equipamentos e espaços públicos. Sua menor contribuição é acerca dos serviços

públicos e de infra-estrutura urbana, porém com extensão e abrangência semelhante a de Saint-Hilaire. Wilhelm Breitenbach é o que oferece mais linhas sobre todos os aspectos e itens da tabela. São longas suas descrições sobre os aspectos locacionais, sobre a infraestrutura e serviços públicos, em especial o item transporte em que discorre longamente sobre as linhas de bonde, e muito longamente sobre os equipamentos e espaços públicos, especialmente o relato sobre o mercado público. Moritz Schanz é tão regular e medianamente extenso e profundo quanto Saint-Hilaire e Lallemat. Como em todos os viajantes adotados as informações sobre população, movimento da cidade, conjunto da arquitetura residencial entre outras não são tão bem definidas as informações são bastante assimétricas.

Terminando este capítulo apresentamos a seguir a figura 59 deste trabalho onde buscamos deixar explícitos os espaços e equipamentos públicos mais citados pelos seis viajantes estrangeiros que são fontes para este trabalho. Fica claro que os pontos mais referidos estão situados nas ruas identificadas como as mais importantes da cidade, a Rua da Praia às margens do Guaíba – espaço do comércio – e a Rua da Igreja no topo da colina – o espaço cívico. Também estas ruas são constantemente citadas pelos viajantes estrangeiros.



4. CONSIDERAÇÕES FINAIS.

Este trabalho propôs uma forma peculiar de ler o passado da cidade e de perceber suas transformações ao longo de um período de tempo definido. Fundamentou-se em olhares particulares, o muito íntimos: as impressões de um grupo de seis viajantes estrangeiros registradas em seus diários e anotações de viagem. Forasteiros, circularam por ruas que desconheciam. Com sagacidade atentaram a aspectos variados de Porto Alegre que vão da implantação e beleza da cidade a serviços de infra-estrutura urbana como esgotamento, limpeza urbana e abastecimento de água. Conheceram a cidade por dentro, através de uma relação íntima com suas ladeiras, prédios, paisagens e gente. Avistaram-na de longe, embarcados, embalados pelas águas do Guaíba. Sem pretensões estritamente científicas ou acadêmicas, mas interessados em registrar, inventariar e descrevê-la para poder dar a conhecê-la, anotaram suas observações em páginas íntimas. Registro dinâmico de suas memórias que deixam transparecer, além de detalhes sobre os costumes, as paisagens, os perigos e as belezas dos lugares visitados, informações elucidativas sobre características da cidade que foram foco desta pesquisa.

Estes aspectos urbanísticos foram definidos e posteriormente buscados nos textos destes autores. São eles os relativos aos aspectos locacionais, serviços públicos e de infra-estrutura urbana, equipamentos e espaços públicos e outros significativos que não se encaixam diretamente nestas categorias. A tabela criada procurou formatar estas informações e apresentá-las de forma organizada. A intenção é que ficassem claras as contribuições de cada um dos viajantes a cada um dos itens elencados. Desta forma possibilitaram o posterior cruzamento dos dados. A tabela, que seleciona e explicita os dados coligidos, ainda que importante por dirigir a leitura do pesquisador a aspectos delimitados nos textos, não transforma as observações dos seis em informações metodicamente colhidas e claramente separadas. A anotação do que foi visto e conhecido em Porto Alegre por cada um deles é realizada de maneira integral, mesmo mesclada. O esforço do viajante foi o de registrar vivências de maneira ampla. O nosso o de, através das categorias expostas na tabela, separar, fragmentar as partes do texto. Logo, há aspectos dúbios que caberiam em mais de um item da tabela. Há outros que tangenciam o assunto, mas não o tratam precisamente. A leitura das obras dos estrangeiros fundamentada nas categorias definidas e organizadas na tabela fez escolhas o mais possível próximas às definições apresentadas sobre cada um dos itens. Cremos

que o trabalho deu conta deste problema, mas não nos achamos infalíveis na coleta. É possível que algo tenha ficado de fora ou tenha entrado informação sem que não deveria ser incluída.

No entanto esta experiência demonstrou a importância de abordar os textos dos viajantes estrangeiros a partir de parâmetros definidos para que a leitura não se disperse, para que seja possível identificar que temas são mais recorrentes e tratados com mais minúcias. Expôs também os seus limites ao deparar-se, como dito anteriormente, com a dubiedade de certas informações, a dificuldade em desmembrar um texto construído de maneira unitária e coesa, a incompletude de informações dos textos acerca de todos os temas e itens propostos e explicitados pela tabela. Cada estrangeiro que esteve em Porto Alegre deu atenção ao que julgou valioso e este julgamento não é comum a todos. Certo é que com estas informações foi possível construir um diálogo entre os narradores e os seus tempos, cruzando-as e relacionando-as. Essa aproximação dos textos tornou clara a sucessão de transformações pelas quais passou a cidade ao longo dos setenta anos adotados. Ressaltamos as modificações a complexificação no sistema de transporte público, os melhoramentos nos espaços públicos das praças, a construção do teatro, as mudanças na infra-estrutura urbana, o crescimento e expansão da cidade e sua germanização. Por outro lado ficaram evidentes também as permanências como o caráter acanhado das edificações do poder, as características das edificações civis. Importante avaliar também os esquecimentos – propositais ou não – como as poucas linhas e a rarefeita descrição acerca das zonas pobres da cidade, dos becos e vielas perigosos ou promíscuos.

Os dados apresentadas pelos viajantes, ao serem aproximados dos de pesquisas como de Célia Ferraz de Souza e Dóris Muller, Riopardense de Macedo ou Sérgio da Costa Franco, apresentaram-se consistentes reafirmando, sobre ótica particular, aspectos já conhecidos. Esse diálogo sugeriu ainda interrogações às pesquisas ao apresentar informações que vão em direção diversa a usual. Caso exemplar é o do abastecimento de água, tido como realizado pelas fontes públicas construídas na cidade, mas que os viajantes indicam, no início do período adotado, o uso freqüente do Guaíba como manancial reduzindo a importância das fontes. As indicações relativas a datas de construção ou inauguração dos equipamentos públicos não explicitam nada de novo. Muitas vezes até confundem, pois apresentam dados incorretos conhecidos por ouvir dizer.

Ficam evidentes ainda as mudanças na extensão da cidade, na consolidação do arraial do Menino Deus como pólo de reunião da sociedade porto-alegrense, no incremento no comércio e na indústria, nos aterros e na expansão do centro da cidade, na atenção ao embelezamento das praças, nas melhorias da infra-estrutura urbana, na germanização da sociedade, na criação de espaços de lazer e sociabilização como clubes e agremiações. Aparecem também as semelhanças da análise de alguns aspectos como a identificação da implantação da cidade em um promontório que avança ao Guaíba podendo-se avistar desde a parte alta da cidade águas a norte e a sul – o que hoje é impossível dado os aterros e a altura dos edifícios –; a beleza da paisagem das ilhas do delta do Jacuí vislumbrada desde a rua do topo da colina; a análise da aparência geral do conjunto da cidade e de sua arquitetura residencial, bela, agradável, pitoresca, formosa, mas nunca grandiosa; até aspectos como a negligência com a limpeza das ruas são recorrentes.

Pontos referenciais importantes comparecem regularmente nas anotações como a Praça da Matriz – atual Praça Marechal Deodoro – e seus prédios importantes, porém acanhados; a agitação proporcionada pelo comércio em torno da Praça da Alfândega – atualmente Praça Senador Florêncio – que depois se transfere para o novo Mercado Público – que recebe de um dos viajantes descrição extensa e rica –; e a importância da Rua da Praia – atual Rua dos Andradas – como local de convergência da população, dos passeios, das lojas, do encontro. Pontos referenciais que continuam relevantes na relação afetiva que o cidadão de hoje tem com a cidade. Todavia há espaços tão relevantes quanto esses para o porto-alegrense do século XXI que nem sequer são mencionados no XIX, como o caso da Ponte dos Açorianos. A extensão e profundidade dada por cada viajante a cada um dos grandes temas adotados e sintetizados na tabela sugerem que elementos da cidade chamam a atenção de quem passa por ela como visitante ou pretende identificar, nessa passagem, um panorama de suas características mais importantes, uma síntese da cidade.

O que a imaginação dos pesquisadores fundamentada nos documentos poderia supor, a experiência dos viajantes afirma. Eles não demonstram pudores em adjetivar aspectos da cidade, sejam eles generosos ou desabonadores. Ao fazê-lo aproximam-se intimamente do leitor, que também tem opiniões sobre aspectos da cidade. Por um lado essa desenvoltura em qualificar as coisas da cidade, impressão mais humana e íntima com o ambiente, deixa no ar certa imprecisão em relação aos aspectos avaliados. Estão

presentes sensações que a cidade aflora no sujeito que por ela circula que mapas não trazem. Existem memórias de situações vividas que documentos oficiais não registram. Há uma evidente contribuição com as sensações de quem viveu e experimentou o espaço achando-o agradável ou feio, sentindo odores insuportáveis ou interessantes, onde a beleza é tratada explicitamente, sem pudores. O olhar permite de imediato estabelecer que a população branca é mais presente visualmente do que em outras cidades brasileiras. Que as placas e letreiros das lojas, a partir de determinado momento, apresentam mais palavras em alemão, jardins feitos por alemães, escolas onde é importante a manutenção dos costumes alemães. Em um estudo científico, que pretende algum distanciamento e isenção, esta riqueza de sensações pode ser tida como dados irrelevantes ou distrações desnecessárias. Essa intimidade facilita, em nosso entender, a aproximação do texto do viajante do público em geral.

Percorrer a cidade é uma forma elementar e fácil de conhecê-la. Se a bagagem estiver repleta de informações esta viagem através dela poderá ser mais rica. Propostas como esta permitem tornar acessível, tanto a estudiosos quanto a cidadãos curiosos e passeadores, as mudanças da cidade ao longo do tempo. O processo de percepção espontânea dos espaços da cidade que o ato de caminhar possibilita transformar-se-á em acesso a outros tempos. Podem os passeadores perceber que são eles também relatores da cidade, escritores e sujeitos de sua história. Podem os cidadãos construir seu próprio olhar sobre a cidade cruzando suas experiências pessoais com as impressões de sujeitos de outros tempos.

Do mesmo modo manifesta e defende a importância de passear pelas ruas da cidade com os olhos e os ouvidos bem abertos, atentos e sensíveis. Dá a entender ao arquiteto e urbanista, planejador urbano e estudantes que a escala da cidade não é unicamente a métrica impressa nos mapas, mas principalmente a humana, a da vivência pelas suas ruas, da relação com o seu sítio de implantação, com as pessoas que nela habitam. Evidencia que se deve compreender a importância do patrimônio construído e dos espaços da cidade que remetem a memórias valiosas para o conjunto da sociedade. Compreender a história da cidade é a via de acesso para respeitá-la e valorizá-la.

Respeito e valor importantes para o cidadão e obrigatórios ao poder público nas três esferas. Deve haver sensibilidade por parte dos gestores públicos em responder a demandas de nosso tempo compreendendo-as inseridas numa trajetória histórica e

envolvidas em relações de memória e afetividade por parte da população. Mesmo mudanças do nome de praças, ruas, parques, entre outros, que parecem de menor vulto sobrepõem-se a costumes consolidados e referências à trajetórias históricas. São os casos da Rua da Praia, onde o nome é explicativo de sua posição, e que hoje se chama oficialmente Rua dos Andradas. Porém, o costume teima em nominá-la como antigamente. Outro caso é o da Praça da Matriz, atualmente Praça Marechal Deodoro. Essas identidades, que se mantêm apesar da decisão oficial, comparecem nos textos dos viajantes. Isto demonstra o peso destas permanências na vida da cidade. É necessário que o planejamento urbano e mesmo projetos pontuais na cidade estabeleçam conexão com as experiências históricas e cotidianas, transcendendo gabinetes e escaninhos oficiais.

Tendo tratado dos aspectos urbanos de Porto Alegre entre os anos de 1820 e 1890 tomando como fonte os relatos sobre a cidade contidos nos diários e descrições dos viajantes estrangeiros que estiveram na cidade neste período, imaginamos ter provado que estes textos podem sim ser uma fonte relevante para as pesquisas urbanas, desde que a busca seja guiada por parâmetros claros que permitam extrair dos textos elementos precisos a partir de uma leitura dirigida a aspectos pré-definidos.

Além disso, ao combinar, comparar, aproximar e contrastar estes dados entre si e com as pesquisas já realizadas sobre a cidade de Porto Alegre foi possível contribuir para o conhecimento sobre as transformações físicas pelas quais passou Porto Alegre nesta fatia do século XIX. O diálogo intertextual, ao lançar novo olhar sobre a cidade, passa a reforçar aspectos já conhecidos e a evidenciar significações e características outras que enriquecem o quadro da evolução urbana da cidade.

Creemos que esta pesquisa, agora terminada, aponta para a necessidade de se dar maior atenção aos relatos dos viajantes estrangeiros, de cronistas, artistas, literatos, passeadores e flâneurs de toda espécie como possibilidade complementar de abordagem da pesquisa sobre as cidades. Aponta ainda para o potencial de realizar investigação semelhante em outras cidades do país por onde os viajantes estrangeiros passaram e legaram impressões seguindo inclusive por outros tempos e usando ainda um número maior de viajantes estrangeiros. São dados importantes para a organização de uma memória da cidade, de seus espaços, de suas mudanças.

Há outros caminhos a trilhar, outras viagens por fazer. Há mais a conhecer.

5. BIBLIOGRAFIA:

ALVES, Rubem Azevedo. **Entre a ciência e a sapiência: o dilema da educação.** 18ª Ed. São Paulo: Edições Loyola, 2007.

AVE-LALLEMANT, Robert. **Viagem pela província do Rio Grande do Sul: 1858.** Belo Horizonte: Itatiaia, 1980.

BACHELARD, Gastón. **A formação do espírito científico: contribuição para uma psicanálise do conhecimento.** Rio de Janeiro: Contraponto, 1996.

BARRETO, Abeillard. **Bibliografia sul-riograndense: a contribuição portuguesa e estrangeira para o conhecimento e a integração do Rio Grande do Sul.** Rio de Janeiro: Conselho Federal de Cultura, 1973-76. 2 v.

BELLUZZO, Ana Maria de Moraes. **O Brasil dos viajantes: um lugar no universo.** São Paulo: Metalivros, 1994.

BENEVOLO, Leonardo. **História da Cidade.** 4ª Ed. São Paulo: Editora Perspectiva, 2005.

BENJAMIN, Walter. **Charles Baudelaire um lírico no auge do capitalismo.** 3ª Ed. São Paulo: Brasiliense, 1994.

_____ **Rua de mão única.** 4ª Ed. São Paulo: Brasiliense, 1994.

BOURDIEU, Pierre. **Ofício de sociólogo: metodologia da pesquisa na sociologia.** 4ª Ed. Petrópolis: Vozes, 2004.

CANEVACCI, Massimo. **A cidade polifônica: ensaio sobre a antropologia da comunicação urbana.** São Paulo: Studio Nobel, 1993.

CANSTATT, Oscar. **Brasil: terra e gente, 1871.** Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2002.

CORONA, Eduardo e LEMOS, Carlos Alberto Cerqueira. **Dicionário da Arquitetura Brasileira.** São Paulo: Artshow Books, 1989.

CORUJA, Antonio Álvares Pereira. **Antigualhas: reminiscências de Porto Alegre**. 2ª ed. Porto Alegre: Unidade Editorial, 1996.

DAMATTA, Roberto. **Relativizando: uma introdução à antropologia social**. Rio de Janeiro: Ed. Rocco, 1987.

DEBORD, Guy-Ernest. **Teoria da Deriva**. IS número 2, dezembro de 1958 in JACQUES, Paola Berenstein. *Apologia da deriva: escritos situacionistas sobre a cidade*. Rio de Janeiro: Cada da Palavra, 2003.

Enciclopédia Mirador Internacional, volume 7, 1989.

FAUSTO, Boris. **História do Brasil**. 2. Ed. São Paulo: Edusp, 1995.

FILHO, Valter Antonio Noal e FRANCO, Sergio da Costa. **Os viajantes olham Porto Alegre: 1754-1890**. Santa Maria, Anatterra, 2004.

_____ **Os viajantes olham Porto Alegre: 1890-1940**. Santa Maria, Anatterra, 2004.

FRANCO, Sérgio da Costa. **Porto Alegre: guia histórico**. 3ª Ed. Porto Alegre: Editora da Universidade/UFRGS, 1998.

ISABELLE, ARSÈNE. **Viagem ao Rio Grande do Sul, 1833-1834**. 2ª Ed. Porto Alegre, Martins Livreiro, 1983.

LOPEZ, Roberto Luis. **História do Brasil Imperial**. 4ed. Porto Alegre, Mercado Aberto, 1988.

LUVIZOTTO, Rodrigo. **O diário de Langsdorff: o éthos do viajante-cientista**. Dissertação de Mestrado do Programa de Pós-Graduação em Lingüística do Departamento de Lingüística da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. São Paulo, 2007.

MACEDO, Francisco Riopardense de. **Porto Alegre: origem e crescimento**. 2.ed. Porto Alegre, UE/Porto Alegre, 1999.

_____ **História de Porto Alegre**. Porto Alegre: Ed. Universidade/UFRGS, 1993.

_____ **Porto Alegre: aspectos culturais.** Porto Alegre: Prefeitura Municipal, 1982.

_____ **Porto Alegre: historia e vida da cidade.** Porto Alegre: UFRGS, 1973.

MAFFESOLI, Michel. **Elogio da razão sensível.** 4ª Ed. Petrópolis: Vozes, 2008.

MOISÉS, Massaud. **Dicionário de termos literários.** São Paulo: Cultrix, 1974.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. **A construção de uma Porto Alegre imaginária – uma cidade entre a memória e a história,** in Capítulos de história do Rio Grande do Sul. Porto Alegre: Ed. da UFRGS, 2004.

_____ **História do Rio Grande do Sul.** 9ª ed. Porto Alegre, Mercado Aberto, 2002.

_____ **O espetáculo da rua.** 2ª ed. Porto Alegre: Ed. da Universidade, UFRGS, 1996.

PORTO ALEGRE, Achylles. **História popular de Porto Alegre.** Porto Alegre: Ue, Porto Alegre, 1994.

RINALDI, Lucinéa. **Cronistas de viagem e viajantes cronistas: o pêndulo da representação no Brasil Colonial.** Dissertação de Mestrado do Programa de Pós-Graduação em Literatura Brasileira do Departamento de Letras Clássicas e Vernáculas da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. São Paulo, 2007.

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

_____ **Viagem ao Rio Grande do Sul.** 4ª Ed. Porto Alegre; Martins Livreiro Editor, 2002.

_____ **Viagem pelas províncias de Rio de Janeiro e Minas Geraes.** São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1938.

SANTOS, Carlos Nelson Ferreira dos. **A cidade como um jogo de cartas.** São Paulo: Projeto, 1988.

SCHRADER, Achim. **Métodos de pesquisa social empírica e indicadores sociais**. Porto Alegre: Ed. da Universidade/UFRGS, 2002.

SOUZA, Célia Ferraz de e CABRAL, Gilberto Flores. **Percursos Urbanos: A reconstrução da história do cotidiano**. Porto Alegre: UFRGS, Faculdade de Arquitetura, Gedurb, 1990.

SOUZA, Célia Ferraz de e MULLER, Dóris Maria. **Porto Alegre e sua evolução urbana**. 2ed. Porto Alegre; editora da UFRGS, 2007.

SOUZA, Célia Ferraz de. **Plano geral de melhoramentos de Porto Alegre: o plano que orientou a modernização da cidade**. 1ª Ed. Porto Alegre: Armazém Digital, 2008.

_____ **Construindo o espaço da representação: ou o urbanismo de representação**. In SOUZA, Célia Ferraz de & PESAVENTO, Sandra Jatahy (org.). *Imagens urbanas: os diversos olhares na formação do imaginário urbano*. 2ª Ed. Porto Alegre: editora da UFRGS, 2008.

_____ **Porto Alegre cem anos de aterros: uma estratégia de desenvolvimento morfológico**. Texto para o Seminário de História da Cidade e do Urbanismo. 2002.

_____ **Contrastes regionais e formações urbanas**. Porto Alegre: Ed. da Universidade/UFRGS, 2000.

_____ **O Sentido das palavras nas ruas da cidade: entre as práticas populares e o poder do estado (ou público)**. Porto Alegre: UFRGS, 1999.

_____ **Porto Alegre e sua evolução urbana**. In *Ponto & Vírgula*. Porto Alegre, vol.5, número 31, maio 1997.

_____ **A Rua da Praia no imaginário social de Porto Alegre**. Porto Alegre: UFRGS, Trabalho apresentado no Encontro Nacional da ANPUR, 5., 1993.

SVENSSON, Frank. **Contribuição à estruturação do 1º semestre do curso de arquitetura da faculdade de engenharia da universidade de Angola**. Angola, 1980.

THEODORO, Janice. **Visões e descrições da América: Alvar Nunes Cabeza de Vaca (XVI) e Hercules Florence (XIX)**. Revista USP, número 30, Junho / Agosto 1996.

VELHO, Gilberto e KUSCHNIR, Karina [org]. **Pesquisas Urbanas: desafios do trabalho antropológico**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2003.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel: FAPESP: Lincoln Institute, 2001.

WEIMER, Günter. **Origens e evolução das cidades rio-grandenses**. Porto Alegre: Livraria do Arquiteto, 2004.

_____ **Porto Alegre: a origem do traçado**. In Ponto & Vírgula. Porto Alegre, vol.5, número 31, maio 1997.

FONTE DAS IMAGENS:

BANDEIRA, Júlio e LAGO, Pedro Corrêa do. **Debret e o Brasil: obra completa, 1816-1831**. 2ª Ed. Rio de Janeiro: Capivara, 2008.

BUCCELLI, Vittorio. **Un viaggio a Rio Grande del Sud**. [Milano]: L. F. Pallestrini e C., 1906.

FIALHO, Daniela Marzola. **Cidades Visíveis: Por uma história da cartografia como documento de identidade urbana**. [CD de imagens] Tese de Doutorado em História. Programa de Pós-Graduação em História, UFRGS, Porto Alegre, 2010.

FILHO, Valter Antonio Noal e FRANCO, Sergio da Costa. **Os viajantes olham Porto Alegre: 1754-1890**. Santa Maria, Anatterra, 2004

HACH, Carlos Alberto de Almeida. **Porto Alegre foi assim! (coletânea de fotos)**. [CD]. Porto Alegre, 2001.

LINDENMAYER, Marcos [org]. **Álbum de Porto Alegre: 1860 – 1930**. Porto Alegre: Nova Roma, 2007.

MACEDO, Francisco Riopardense de. **Porto Alegre: origem e crescimento**. 2.ed. Porto Alegre, UE/Porto Alegre, 1999.

OLIVEIRA, Clovis Silveira de. Porto Alegre: a cidade e sua formação. Porto Alegre: Norma, 1985.

PESAVENTO, Sandra J. **O espetáculo da rua**. 2ª ed. Porto Alegre: Ed. da Universidade, UFRGS, 1996.

Porto Alegre: biografia duma cidade: monumento do passado, documento do presente, guia do futuro. Porto Alegre: Tip. do Centro, 1940.

SOUZA, Célia Ferraz de e MULLER, Dóris Maria. **Porto Alegre e sua evolução urbana**. 2ed. Porto Alegre; editora da UFRGS, 2007.

Pela Internet:

Google earth

<<http://www.itaucultural.org.br>>.

<http://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Herrmann_Rudolf_Wendroth>

6. ANEXOS:

6.1. FICHA BÁSICA

ASPECTOS LOCACIONAIS	Implantação	
	Arrabaldes	
	Malha urbana – Arruamento	
	Aparência geral do conjunto	
SERVIÇOS PÚBLICOS E INFRA- ESTRUTURA URBANA	Estradas	
	Abastecimento de água	
	Esgotamento sanitário e pluvial	
	Limpeza urbana	
	Transporte	
	Calçamento	
	Iluminação	
	Policimento	
	Aterros	
EQUIPAMENTOS E ESPAÇOS PÚBLICOS	Hospitais	
	Instituições de ensino	
	Templos religiosos	
	Cais e alfândega	
	Quartéis e outros de cunho militar	
	Teatros	
	Cemitério	
	Presídio	
	Mercado	
	Edifícios administrativos	
	Esporte e lazer	
	Praças e parques	
OUTROS	Conjunto da arquitetura residencial	
	Festas populares	
	População	

6.2. FICHA DE AUGUSTE SAINT-HILAIRE

ASPECTOS LOCACIONAIS	Implantação	<p>“Divisa-se então a cidade e segue-se pelo alto da colina, que tem a forma de um istmo, na direção de um lago (Lagoa dos Patos), sobre o qual está situada a cidade.” (p.39)</p> <p>“Porto Alegre (...) fica situada em agradável posição sobre uma pequena península formada por uma colina que se projeta de norte a sudoeste sobre a Lagoa dos Patos.” (p.41)</p> <p>“A cidade de Porto Alegre dispõe-se em anfiteatro sobre um dos lados da colina de que falei, voltado para noroeste.”(p.42)</p>
	Arrabaldes	<p>“À esquerda da colina, aquém da cidade, existe um vale largo e pouco profundo, coberto de pastos rasos idênticos aos demais dos arredores desta localidade. – À direita da colina, entre ela e o lago, estendem-se terrenos baixos, semeados de casas de campo e de plantações de mandioca e cana-de-açúcar.” (p.39)</p> <p>“Os terrenos planos e cultivados que vi, logo ao chegar a Porto Alegre, ficam apertados entre o <i>caminho novo</i> e a colina na extremidade da qual se acha a cidade” (p.39)</p>
	Malha urbana – Arruamento	<p>“A cidade de Porto Alegre dispõe-se em anfiteatro sobre um dos lados da colina de que falei, voltado para noroeste. Ela se compõe de 3 longas ruas principais que começam um pouco aquém da península, no continente, por assim dizer, estendendo-se em todo o comprimento paralelamente ao lago, sendo atravessada por outras ruas muito mais curtas, traçadas sobre a encosta da colina.”(p.42)</p> <p>“Uma dessas três grande ruas, chamada Rua da Igreja, estende-se sobre a crista da colina. É aí que ficam os três principais edifícios da cidade, o Palácio, a Igreja Paroquial e o Palácio da Justiça. São construídos alinhados e voltados, para noroeste. Na outra face da rua, em frente, não existem edifícios, mas tão somente um muro de arrimo, a fim de que não seja prejudicada a linda vista daí descortinável. Abaixo desse muro, sobre o declive da colina, existe uma praça, infelizmente muito irregular, cujo aterro é mantido por pedras soltas sobre o solo, formando tabuleiros dispostos em losango.” (p.42)</p> <p>“Para além da Rua da Igreja, do Palácio, dos edifícios vizinhos dessa praça e das casas existentes mais abaixo, avista-se o lago, que apresenta ter a mesma largura do Loire em Orléans.” (p.42)</p>

		<p>“A Rua da Praia, que é 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.” (p.42)</p>
	Aparência geral do conjunto	<p>“Do pouco que se disse a respeito da posição de Porto Alegre se depreende quão agradável ela é. (...) Aqui lembramos o sul da Europa e tudo quanto ele tem de mais encantador.” (p.39)</p> <p>“Querendo gozar uma vista de aspecto diferente, mas também cheia de encantos, basta, logo que se chega ao alto da cidade, na rua da Igreja, voltar-se para o lado oposto àquele que acabo de descrever [que foi o lado contrario ao da rua da praia]. A parte do lago que banha a península do lado sudoeste forma uma grande enseada de contorno semi-elíptico, de águas ordinariamente tranquilas.” (p.43)</p>
SERVIÇOS PÚBLICOS E INFRA-ESTRUTURA URBANA	Estradas	<p>“O caminho que lá [na casa de campo do Conde de Figueira a 3/4 de légua da cidade] vai dar tem o nome de <i>caminho novo</i>, porque foi aberto recentemente. É uma continuação da grande estrada de Porto Alegre, e, como é muito plano torna-se mais cômodo para as carruagens do que aquele pelo qual cheguei. De um lado o caminho é guarnecido por uma linha de salgueiros e no outro existem casas de campo e jardins cercados de sebes de uma mimosácea espinhosa.” (p.39)</p> <p>“Raros são os passeios tão encantadores como o do caminho novo, o qual lembra tudo quanto existe de mais agradável na Europa.” (p.39)</p>
	Abastecimento de água	<p>“Apesar de ser o lago o único manancial de água potável, utilizado pela população, consentem que nele se faça o despejo das residências.” (p.44)</p>
	Esgotamento sanitário e pluvial	<p>“Apesar de ser o lago o único manancial de água potável, utilizado pela população, consentem que nele se faça o despejo das residências.” (p.44)</p>
	Limpeza urbana	<p>“Mas, depois do Rio de Janeiro não vi cidade tão suja, talvez mesmo mais suja que a metrópole.” (p.39)</p> <p>“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 uma extrema sujeira. As encruzilhadas, os terrenos baldios e principalmente as margens do lago são entulhadas de lixo.” (p.44)</p>
	Transporte	<p>Na Rua da Praia “se encontram numerosas pessoas a pé e a cavalo” (p.42).</p>

	Calçamento	“Várias dessas ruas transversais são calçadas, outras somente em parte, porém todas muito mal pavimentadas. Na chamada Rua da Praia, que é a mais próxima do lago, existe diante de cada grupo de casas um passeio constituído por largas pedras chatas em frente do qual são colocados, de distância em distância, marcos estreitos e altos.” (p.42)
	Iluminação	
	Policimento	
	Aterros	
EQUIPAMENTOS E ESPAÇOS PÚBLICOS	Hospitais	“Fora da cidade, sobre um dos pontos mais altos da colina onde ela se desenvolve, iniciou-se a construção de um hospital cujas proporções são tamanhas que talvez não seja terminado tão cedo. Mas sua posição foi escolhida com rara felicidade, ficando perfeitamente arejado, bastante distanciado da cidade para evitar contágios e ao mesmo tempo próximo quanto às facilidades de suprimento medico e farmacêutico.” (p.44)
	Instituições de ensino	
	Templos religiosos	“Muito menos importantes são os outros edifícios públicos de Porto Alegre. Além da igreja paroquial existem mais duas outras ainda não terminadas. Numa, contudo, já celebram missa, enquanto a outra, ainda não coberta, tem sua construção paralisada” (p.43).
	Cais e alfândega	“Quase na metade dessa rua [a rua da Praia] existe um grande cais dirigido para o lago, e ao qual se vai por uma ponte de madeira de cerca de cem passos de comprimento, guarnecida de parapeitos e mantida sobre pilares de alvenaria. As mercadorias que aí se descarregam são recebidas na extremidade dessa ponte, sob um armazém de 23 passos de largura por 30 de comprimento, construído sobre 8 pilastras de pedra em que se apóiam outras de madeira. A vista desses cais seria de lindo efeito para a cidade se não houvesse sido prejudicada pela construção de um edifício pesado e feio, à entrada da ponte, de 40 passos de comprimento, destinado à alfândega.” (p.42) “Referi-me, no ano passado, ao edifício da Alfândega, de muito mau gosto, construído na Rua da Praia, em frente ao cais, em Porto Alegre. Esse foi demolido, tendo sido iniciado o levantamento de outro com melhor projeto. Entretanto, insisto em acreditar que seria melhor, para embelezamento da cidade, não encobrir o cais e formar diante dele uma espécie de praça onde continuassem a realizar

	<p>a feira.” (p.47)</p> <p>Um ano após sua primeira passagem comenta o cais. “Disse que haviam começado um cais destinado ao arsenal, de frente da Igreja das Dores. Também iniciado sob o governo do Conde de Figueira foi interrompido após sua partida. Alias 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 estragaram muito e, em breve, nada mais haverá” (p.47).</p>
Quartéis e outros de cunho militar	<p>“Na extremidade da Rua da Praia existem dois prédios, vizinhos, servindo de armazéns para a marinha, de deposito de armas, e onde se instalou, para as necessidades das tropas, oficina de armeiro, seleiro e carreiro. Causou-me admiração a ordem, o arranjo, diga-se mesmo – a elegância, reinante na sala destinada às armas de reserva.” (p.43)</p> <p>“Do lado do lago, onde esses prédios têm a fachada, cada um apresenta uma espécie de apartamento alongado, de rés-do-chão, na extremidade do qual há um pavilhão de um andar. Entre os dois edifícios há um espaço considerável, correspondendo, em um plano mais elevado, à Igreja das Dores, uma das duas retrocitadas. Em frente da igreja, além dos armazéns e portanto próximo ao lago, vê-se uma coluna encabeçada por um globo, indicando que a cidade é a sede de uma comarca. Diante dela construiu-se um dique de pedra destinado a servir de cais para os 2 armazéns. Esse conjunto teria um belo efeito se a igreja estivesse pronta, se o terreno existente entre ela e os dois armazéns tivesse sido nivelado, e se estes, embora construídos sob a mesma planta, não apresentassem diferenças tão chocantes.” (p.43-44)</p>
Teatros	
Cemitério	
Presídio	<p>“Aqui a cadeia não faz parte da casa de Câmara, existindo duas muito pequenas, situadas à entrada da cidade.” (p.43)</p>
Mercado	<p>“É na Rua da Praia, próximo ao cais, que fica o mercado [na verdade a quitanda que ficava na atual praça da alfândega, talvez sem prédio próprio já que o edifício do mercado é bem posterior na praça 15 de novembro]. 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</p>

		desordenadamente no pátio do mercado” (p.44-45).
	Edifícios administrativos	<p>“Uma dessas três grande ruas, chamada Rua da Igreja, estende-se sobre a crista da colina. É aí que ficam os três principais edifícios da cidade, o Palácio, a Igreja Paroquial e o Palácio da Justiça. São construídos alinhados e voltados, para noroeste.” (p.42)</p> <p>“Os edifícios existentes no cume da colina não oferecem beleza independente da situação. Pode-se mesmo afirmar que eles não estão em relação com a importância da cidade e a riqueza da Capitania. O Palácio do Governador não passa de uma casa comum, de um andar e nove sacadas na frente. Mal dividido internamente, não possui uma só peça onde se possa reunir uma sociedade numerosa como a de Porto Alegre. O Palácio da Justiça é muito mais mesquinho ainda, térreo. A igreja paroquial, cujo acesso se faz por uma escada, tem duas torres desiguais; é clara, bem ornamentada e tem dois altares além dos que acompanham a capela-mor. Entretanto é muito pequena pois, segundo medi, conta apenas 40 passos da capela-mor à porta” (p.43)</p> <p>“Muito menos importantes são os outros edifícios públicos de Porto Alegre. Além da igreja paroquial existem mais duas outras ainda não terminadas. (...) A sede da Câmara não passa de uma casinha térrea, onde dificilmente se instalaria um particular medianamente abastado.” (p.43)</p>
	Esporte e lazer	“Vai-se freqüentemente cavaquear nas lojas, mas não há nenhum clube.” (p.41)
	Praças e parques	<p>“Na outra face da rua [da colina, no cume da colina], em frente, não existem edifícios, mas tão somente um muro de arrimo, a fim de que não seja prejudicada a linda vista daí descortinável. Abaixo desse muro, sobre o declive da colina, existe uma praça, infelizmente muito irregular, cujo aterro é mantido por pedras soltas sobre o solo, formando tabuleiros dispostos em losango.” (p.42)</p> <p>Ao retornar um ano após a primeira passagem ele descreve a praça. “Logo que o Conde Figueira partiu interromperam-se os trabalhos da praça existente abaixo da Igreja e do Palácio. As enxurradas já rasgaram ravinas e a obra será em breve totalmente perdida, se continuar esquecida” (p.47).</p>
OUTROS	Conjunto da arquitetura residencial	<p>“Surpreendeu-me (...) o grande número de edifícios de dois andares ...” (p.39)</p> <p>“Percebe-se que Porto Alegre é uma cidade muito nova. Todas as casas são novas e muitas estão ainda</p>

		<p>em construção.” (p.39)</p> <p>“Há aqui grande número de casas muito bonitas, bem construídas e bem mobiliadas, mas não há uma sequer que possua lareira ou chaminé. Os quartos são altos, as portas e janelas fecham-se mal; estas tem freqüentemente as vidraças quebradas e há casas em que se não pode procurar um objeto sem primeiro abrir os postigos das janelas e até mesmo as portas” (p.40)</p> <p>“As casas de Porto Alegre são cobertas de telhas, caiadas na frente, construídas em tijolo sobre alicerces de pedra; são bem conservadas. A maior parte possui sacadas. São em geral maiores que as das outras cidades do interior do Brasil e um grande número delas possui um andar além do térreo, e algumas têm mesmo dois.” (p.42)</p> <p>“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 uma extrema sujeira. As encruzilhadas, os terrenos baldios e principalmente as margens dos lago são entulhadas de lixo.” (p.44)</p>
	<p>População</p>	<p>“Surpreendeu-me (...) a quantidade de brancos aqui existentes. Aqui vêem-se pouquíssimos mulatos. A população compõe-se de pretos escravos e de brancos, em número muito mais considerável, e constituídos de homens grandes, belos, robustos, tendo a maior parte o rosto corado e os cabelos castanhos.” (p.39)</p> <p>“Aqui as mulheres não se escondem, mas não há em Porto Alegre mais sociedade que nas outras cidades do Brasil. Cada um vive em seu canto ou visita seu vizinho, sem cerimônia, com roupas caseiras.” (p.41)</p> <p>“Esta cidade, fundada há 50 anos, mais ou menos, conta já uma população de 10 a 12 mil almas e alguém aí residente há 17 anos informa-me que sua população aumentou nesse lapso de tempo em mais dois terços.” (p.44)</p> <p>“... se não há aqui tanta vida social como nas cidades européias não resta dúvida haver muito mais que nas outras cidades do Brasil.” (p.44)</p>
	<p>Movimento nas ruas da cidade</p>	<p>“Surpreendeu-me o movimento desta cidade...” (p.39)</p> <p>“A Rua da Praia, que é 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.”</p>

		(p.42)
	Valorização dos terrenos	“O rápido aumento da população fez com que os terrenos se tornassem mais valorizados aqui que nas cidades do interior” (p.44)
	Atividade nas residências	“Esse frio repete-se todos os anos. Toda a gente se queixa dele, sem contudo procurar meios eficazes de defesa contra o inverno. (...) Todos os habitantes de Porto Alegre usam em casa um espesso capote que, impedindo-lhes até os movimentos, não os impede de tremer de frio... Ninguém tem a idéia de aquecer os quartos, trazendo-os bem fechados e munidos de lareira.” (p.40)

6.3. FICHA DE ARSÈNE ISABELLE

<p>ASPECTOS LOCACIONAIS</p>	<p>Implantação</p>	<p>“Na extremidade de uma colina que vem do leste, sob o ângulo de 30° paralelo de latitude austral e o 54° de longitude ocidental do meridiano de Paris, eleva-se em anfiteatro, sobre uma inclinação de mais ou menos sessenta metros, a bela cidadezinha de Porto Alegre...” (p.67)</p> <p>“Porto Alegre encontra-se no meio de duas grandes baías, separadas pela colina, sobre a qual está situada: uma ao norte, que forma a enseada e o porto, e outra ao sul, abandonada em parte pelas águas e formando já uma espécie de cidade baixa, enfeitada de jardins, de praias, de usinas, etc.” (p.67)</p> <p>“Quereis gozar um espetáculo que não é muito comum, mesmo na Grande Ópera? Subi ao ponto mais elevado da colina, onde está a praça principal e tereis, abaixo de vós, ao norte (...) a cidade que se estende em taludes; a enseada coberta de navios; as ilhas e o curso sinuoso dos cinco rios que se alonga exatamente como uma mão aberta, de dedos afastados, depois as casas de campo orlando em semicírculo a margem sombreada da baía; os vales arborizados que se prolongam paralelamente às colinas do nordeste, a Vargem, ou a planície que fica atrás da cidade, com seus jardins, seus laranjais, suas bananeiras (...)” (p.68)</p> <p>“A cidade é tão regular quanto pode permitir a desigualdade de uma colina um pouco íngreme, sobretudo na parte superior.” (p.70)</p>
	<p>Arrabaldes</p>	<p>“Porto Alegre encontra-se no meio de duas grandes baías, separadas pela colina, sobre a qual está situada: [uma ao norte] e outra ao sul, abandonada em parte pelas águas e formando já uma espécie de cidade baixa, enfeitada de jardins, de praias, de usinas, etc.” (p.67)</p>
	<p>Malha urbana – Arruamento</p>	<p>“Procura-se, aliás, diariamente, nivelar o terreno e alinhar as ruas, que são todas dotadas de calçadas e dirigidas para os quatro pontos cardiais. As que vão para o norte e para o sul são as menos agradáveis de frequentar por serem traçadas no sentido da altura. As que são paralelas à direção da colina são mais bonitas: duas, entre outras, a rua da <i>Praia</i> e da <i>Igreja</i>, são notáveis pelo grande número de lindas casas que apresentam.” (p.70)</p>
	<p>Aparência geral do conjunto</p>	<p>“Eis-nos transportados à pequena capital de uma grande província do Brasil, a duas mil léguas mais ou menos do centro ardente da civilização. (...) Vede que céu, e que sítios! É o céu da Itália! São os</p>

		<p>sítios e a vegetação da Provença! Estamos em Porto Alegre! Humanizamo-nos, tratemos de descrever vulgarmente o pitoresco de uma cidade do Brasil, cujo nome, certamente feliz, está, entretanto, longe de dar uma idéia dela.” (p.67)</p> <p>“Se escolherdes, para gozar esse quadro delicioso, um dos belos dias tão comuns a essa soberba zona, um tempo calmo, à hora em que Zéfiro faz a sesta, o momento em que o rio toma a aparência de um imenso espelho, tereis diante de vós um panorama dos mais pitorescos e animados.” (p.68)</p>
SERVIÇOS PÚBLICOS E INFRA-ESTRUTURA URBANA	Estradas	
	Abastecimento de água	
	Esgotamento sanitário e pluvial	“É pena que tenham escolhido o alto da rua (a rua do Ouvidor) que se transforma em uma catarata, nos dias de chuva.” (p.72)
	Limpeza urbana	
	Transporte	
	Calçamento	“Procura-se, aliás, diariamente, nivelar o terreno e alinhar as ruas, que são todas dotadas de calçadas e dirigidas para os quatro pontos cardiais.”(p.70)
	Iluminação	
	Policimento	
	Aterros	
EQUIPAMENTOS E ESPAÇOS PÚBLICOS	Hospitais	“Há em Porto Alegre (...) um hospital, uma casa de beneficência (...)” (p.71).
	Instituições de ensino	“A educação é muito descuidada na província do Rio Grande, e isto se reconhece imediatamente: os moços destinados à advocacia, à medicina e ao sacerdócio, são enviados à universidade de São Paulo. Só havia escolas primárias-elementares em Porto Alegre, quando por ali passei, entretanto, um português da Europa (Sr. Gomes), juntamente com um jovem belga (Sr. Giélis), acabavam de estabelecer uma escola primária superior.” (p.71)
	Templos religiosos	“Há em Porto Alegre cinco igrejas (...)” (p.71)
	Cais e alfândega	<p>“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.” (p.70)</p> <p>“À margem do rio, fica situada a alfândega, edifício quadrado, solidamente construído e bem próximo à zona comercial. Da porta que dá para ao rio, parte um trapiche de madeira, levantado sobre pilares de pedra, que se prolonga uns cem passos dentro da água. Na extremidade, há um vasto barracão, junto do qual colocaram-se alguns guindastes. Os navios podem atracar, alo, para carregar e descarregar suas</p>

		mercadorias.” (p.71)
	Quartéis e outros de cunho militar	“Há em Porto Alegre (...) um arsenal, dois quartéis (...)” (p.71).
	Teatros	“Não existia ainda teatro em Porto Alegre, porque não se pode, sem fazer Tália corar, dar esse nome a um velho barracão, meio subterrâneo, em que se representam, de tempos em tempos, comédias burguesas. Havia um em construção, que será muito bonito, segundo me disseram. É pena que tenham escolhido o alto da rua (a rua do Ouvidor) que se transforma em uma catarata, nos dias de chuva.” (p.72)
	Cemitério	
	Presídio	“Há em Porto Alegre (...) uma prisão, recentemente construída.” (p.71).
	Mercado	
	Edifícios administrativos	“Há outros edifícios públicos em <i>projeto</i> , e cogita-se de aproveitar a planície, chamada <i>Vargem</i> , edificando-se nela um museu e um jardim botânico.” (p.71) “A outra [a Rua da Igreja] fica no alto da colina e, nela, estão a casa do governo da Província, a tesouraria e a igreja principal, edifícios que só tem de notável sua extrema simplicidade.” (p.70)
	Esporte e lazer	
	Praças e parques	
OUTROS	Conjunto da arquitetura residencial	“... a bela cidadezinha de Porto Alegre, cujos tetos cor-de-rosa, um pouco elevados e salientes, destacam-se admiravelmente coroando casas brancas ou amarelas, de uma arquitetura simples e graciosa.” (p.67) “Já disse que os edifícios, ainda que de arquitetura simples, não eram desprovidos de elegância. Isto se aplica às casas de construção nova. Feitas de tijolos e de pedras de cantaria, são geralmente de um só andar, mas muito elevadas, de uma forma quase sempre quadrada, com um grande número de janelas no sobrado e portas no rés-do-chão. Estas, cuja altura é de quinze a dezoito pés, são estreitas e multiplicadas; as janelas têm, também, bastante altura, são geralmente duplas, com dois batentes, arqueadas, e com grandes vidraças cortadas diferentemente em losango, quadrado, hexágono ou octógono. Um balcão de ferro recortado, as vezes dourado, ocupa toda a fachada, e alguns arcos leves estão nele colocados, de distancia em distancia, para sustentar, na época de calor, um toldo bordado. O teto, recoberto de telhas redondas, avança, erguendo-se, à maneira dos telhados

		<p>chineses numa cornija bem trabalhada. Esta parte saliente do teto esta pintada de vermelho e ressalta, admiravelmente, sobre a moldura da cornija pintada de branco.” (p.69)</p> <p>“As casas de construção antiga são baixas, guarnecidas de janelas corrediças e portas com gelosias; mas, desde que D. Pedro I fez derrubar, num dia de mau humor, todas as rótulas do Rio de Janeiro, vão desaparecendo, também, pouco a pouco, nas outras cidades do Império.” (p.69)</p> <p>“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.”(p.70)</p>
	População	<p>“Pode ter doze mil habitantes, e ate quinze mil devido à população flutuante de estrangeiros, que vêm de toda parte, para ali comerciar temporariamente. Nestes dois últimos anos, sobretudo, ela começou a experimentar um crescimento rápido, que vai sempre aumentando.” (p.70)</p>
	Crescimento da cidade	<p>“Nestes dois últimos anos, sobretudo, ela começou a experimentar um crescimento rápido, que vai sempre aumentando. Não foi pequena a minha surpresa, quando me garantiram que, há dois anos, construía-se ali, uma casa por dia!” (p.70)</p>
	Vida na cidade	<p>“A primeira [a rua da praia], que fica na parte baixa, é a mais comercial; Encontram-se ali, as lojas e as principais casas de negócio. A outra, fica no alto da colina e, nela, estão a casa do governo da Província, a tesouraria e a igreja principal, (...). É, também, o ponto de encontro da sociedade nos dias de festas civis ou religiosas” (p.70).</p> <p>“Todos os dias, das sete às oito horas da manha, podeis assistir um drama sangrento, em Porto Alegre. Se fordes até a praia, ao lado do arsenal, defronte de uma igreja, diante do instrumento de suplicio de um divino legislador, vereis uma coluna levantada sobre um pedestal de pedra, e junto a ela... uma massa informe, alguma coisa que pertence, certamente, ao reino animal, mas que não podeis classificar entre os <i>bímanos</i> e os <i>bípedes</i>... É um negro!... Um negro condenado a duzentas, quinhentas, mil ou seis mil chicotadas! Passai adiante, retirai-vos dessa cena de desolação: o infelizmente não é mais do que um conjunto de membros mutilados, que se reconhecem dificilmente sob os pedaços sangrentos de sua pele flagelada.” (p.74)</p>

6.4. FICHA DE AVÉ-LALLEMANT

ASPECTOS LOCACIONAIS	Implantação	
	Arrabaldes	“Além da praça [da igreja matriz] partem alguns caminhos bastante tortuosos para uma grande planície ou vargem, semeada, aqui e ali, de casas de campo e igrejas, fechando a região uma cadeia de serras.” (p.109)
	Malha urbana – Arruamento	<p>“Corre ao longo da margem, a Rua da Praia, a principal, larga, regular, mesmo com casas muito majestosas de até três andares. Paralelamente, a meia altura ou no alto da colina da cidade, bonitas travessas, cortadas por varias ruas, começadas na Rua da Praia, sobem a ladeira, de modo que a cidade, apesar de sua posição inclinada na encosta e sobre o monte, pode, classificar-se entre as mais regulares.” (p.109)</p> <p>“A melhor das ruas ascendentes conduz a uma grande praça irregular, onde se acham a igreja matriz, o palácio da presidência e um, teatro recentemente construído. Além, para o sul, o pequeno edifício da Assembléia. A partir daqui seguem duas ruas, um à direita e outra à esquerda. Uma, no alto, leva ao grande hospital e casa de expostos, ainda não concluído, porém amplo e espaçoso; a outra desce para o rio, a cuja margem se acha a cadeia pública, construída em estilo mais ou menos de castelo forte e, perto dela, um imponente arsenal.” (p.109)</p> <p>“Das ruas da cidade já falei; quase em toda parte tudo tem aparência boa e abastada. Na Rua da Praia pode-se ver empilhado tudo o que é europeu, sem que se destaquem lojas muito bonitas.” (p.113)</p>
Aparência geral do conjunto	<p>“A distância de várias milhas, sobre uma colina que avança para a água, defronta-se-nos, na linda paisagem, uma aprazível cidade. Não fora há muito seu nome, involuntariamente lhe chamaríamos Porto Alegre!” (p.109)</p> <p>“Um amável pensamento, uma graciosa idéia esta Porto Alegre, onde chegamos e ancoramos (...). O largo e tranqüilo rio, a própria amável cidade, que se estende para o norte, à margem do rio, numa serie de bonitas casas de campo e verdes e viçosos jardins, o espesso matagal do outro lado, através de cujas densas sombras dificilmente abrem caminho os regatos afluentes do Guaíba, os pequenos barcos e canoas que sobem ligeira e tranquilamente – tudo isso forma um quadro de graça e encanto que só alguns pintores holandeses, em momentos felizes, transportaram para a tela.” (p.109)</p>	

		<p>“Do alto da igreja e do teatro, a vista é de rara beleza.” (p.109)</p> <p>“Das referidas elevações da cidade vêem-se, de um só lance, todo o soberbo vale, grande parte da bela bacia hidrográfica e as magníficas várzeas que a entremeiam; avista-se, por milhas de extensão, a formosa paisagem até que, muito ao longe um azulada cadeia de colinas se mescla com o verde indeciso da planície ondulada e a limita numa união tão suave que poderia crer-se ter a paisagem tomado aqui a suavidade do elemento líquido.” (p.110)</p> <p>“Parece-me, pois, que a vida em Porto Alegre está em perfeita consonância com o ambiente da graciosa cidade. Falte embora o grandioso de uma natureza selvática e áspera, em toda a parte se apresenta aos olhos do observador quadros bonitos e suaves e, para onde quer que ele olhe, empolga-o o benfazejo sentimento de encontrar em natureza pacífica homens felizes (...).” (p.114)</p>
SERVIÇOS PÚBLICOS E INFRA-ESTRUTURA URBANA	Estradas	
	Abastecimento de água	“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.” (p.113)
	Esgotamento sanitário e pluvial	“Pela sua situação em declive para todos os lados, está sempre limpa e seca, lavada pela chuva, varrida pelo vento.” (p. 113)
	Limpeza urbana	“A salubridade em Porto Alegre parece ser muito boa. Pela sua situação em declive para todos os lados, está sempre limpa e seca, lavada pela chuva, varrida pelo vento.” (p. 113)
	Transporte	
	Calçamento	
	Iluminação	
	Policiamento	
Aterros		
EQUIPAMENTOS PÚBLICOS	Hospitais	<p>“Uma [das ruas que saem da praça da matriz], no alto, leva ao grande hospital e casa de expostos, ainda não concluído, porém amplo e espaçoso;” (p.109)</p> <p>“Está metade por acabar a chamada Caridade, instituição de fins beneficentes, casa-de-expostos, hospital, etc., cuja frequência hospitalar não é considerável, levando-se em conta que Porto Alegre é a capital de uma grande província.”</p>

	(p.113)
Instituições de ensino	
Templos religiosos	<p>“A melhor das ruas ascendentes conduz a uma grande praça irregular, onde se acham a igreja matriz, (...)” (p.109)</p> <p>“Além da praça [da igreja matriz] partem alguns caminhos bastante tortuosos para uma grande planície ou vargem, semeada, aqui e ali, de casas de campo e igrejas, fechando a região uma cadeia de serras.” (p.109)</p> <p>“Na verdade chama a atenção em Porto Alegre a falta de Igreja Evangélica. Não consegui penetrar nas condições de vida dos alemães e não posso dizer com certeza se os meios de fortuna dos indivíduos permitem fornecer recursos para a organização e custeio de uma associação religiosa e o sustento do pastor.” (p.112)</p> <p>“Não há também nenhum edifício público grandioso na cidade. As igrejas são pequenas, embora seja muito bonita a matriz, no alto da cidade, com as suas duas torres.” (p.113)</p>
Cais e alfândega	
Quartéis e outros de cunho militar	<p>“a outra [rua] desce para o rio, a cuja margem se acha a cadeia pública, construída em estilo mais ou menos de castelo forte e, perto dela, um imponente arsenal.” (p.109)</p>
Teatros	<p>“A melhor das ruas ascendentes conduz a uma grande praça irregular, onde se acham (...) e um teatro recentemente construído.” (p.109)</p> <p>“pareceu-me forte pilhéria o convite que, no segundo dia de minha estada em Porto Alegre, me fizeram para ir ao ‘Teatro Alemão’. Fui, entretanto (...) O teatro – já que falo dos alemães de Porto Alegre – cabe perfeitamente falar do assunto aqui. O teatro era moderníssimo: platéia, frisa, camarotes da primeira e camarotes da segunda ordem, nenhum lustre, mas trinta velas, sendo os camarotes abertos, separados apenas por uma grade muito baixa. Tudo me recordava vivamente o Teatro velho da minha querida e mui ilustre cidade natal de Lubeck.” (p.111)</p> <p>“É o teatro evidentemente, a casa mais esplendida da cidade e sem dúvida vistosa demais para a capital de uma província.” (p.113)</p>
Cemitério	
Presídio	<p>“a outra [rua] desce para o rio, a cuja margem se acha a cadeia pública, construída em estilo mais ou menos de castelo forte e, perto dela, um imponente arsenal.” (p.109)</p>

	Mercado	
	Edifícios administrativos	<p>“A melhor das ruas ascendentes conduz a uma grande praça irregular, onde se acham a igreja matriz, o palácio da presidência e um, teatro recentemente construído. Além, para o sul, o pequeno edifício da Assembléia.” (p.109)</p> <p>“O palácio do Presidente, ao contrario [do teatro] é simples e velho, mas de interior muito agradável.” (p.113)</p> <p>“Não há também nenhum edifício público grandioso na cidade.” (p.113)</p>
	Esporte e lazer	
	Praças e parques	<p>“A melhor das ruas ascendentes conduz a uma grande praça irregular, onde se acham a igreja matriz, o palácio da presidência e um, teatro recentemente construído. Além, para o sul, o pequeno edifício da Assembléia.” (p.109)</p>
OUTROS	Conjunto da arquitetura residencial	<p>“Corre ao longo da margem, a Rua da Praia, a principal, larga, regular, mesmo com casas muito majestosas de até três andares.” (p.109)</p>
	População	<p>“Ali [na parte comercial da cidade] em toda a parte se vê gente de raça loura perambulando. A cada momento se vê um alemão transitando, a cada momento se vê um nome alemão sobre as portas das casas e se houve falar a rude língua alemã do Holstein e do dialeto pomerânio até o bávaro renano. Deve haver em Porto Alegre uns três mil alemães, ao passo que toda a cidade não tem mais de 20.000 habitantes.” (p.110)</p> <p>“Vêm-se, contudo, certamente, muito menos negros, relativamente, ao número de habitantes, do que no Rio de Janeiro. Ao contrario, parece-me apagar-se o elemento índio. Mas indubitavelmente a população de Porto Alegre tem mais aparência européia do que aparenta à primeira vista; e esses leves matizes raciais despertam mais a atenção do entendimento que a do leigo” (p.113).</p>

6.5. FICHA DE OSCAR CANSTATT

ASPECTOS LOCACIONAIS	Implantação	<p>“Depois de algumas horas surgiu diante de nós Porto Alegre, a capital da província, que fica sobre uma língua de terra estendendo-se longe dentro dum lago, (Lagoa do Viamão), formada pela dilatação da bacia dum rio” (p.153).</p> <p>“é uma das cidades brasileiras mais regularmente construídas e mais agradáveis. Devido ao terreno acidentado da península a monotonia das ruas retilíneas é agradavelmente interrompida e os esplêndidos panoramas que se gozam do alto de muitas ruas e partes mais altas da cidade, regalam os olhos assim que se alcançam” (p.153).</p>
	Arrabaldes	<p>“Longe da cidade já se começa a ver casas de campo e colônias, que se estendem ao longo da margem direita de quem chega [de barco] até a um edifício solitário com aspecto de mosteiro, o Colégio de Santa Tereza” (p.153).</p>
	Malha urbana – Arruamento	<p>“nas imediações do porto, onde entra ano e sai ano entram numerosos navios, as ruas têm um aspecto das grandes cidades e o governo faz mais para embelezamento da Praça do que para outro qualquer logradouro” (p.154).</p> <p>“A rua principal da cidade é a Rua da Praia, que se estende de um extremo quase até o outro, em linha reta, desembocando lá na Praça Paraíso [nota: engano do autor: a Rua da Praia terminava no Alto da Santa Casa e não na Praça Paraíso, atual XV de novembro]. Nela fica, entre outros edifícios a Alfândega (...) a Tesouraria Provincial e os Arsenais” (p.155).</p>
	Aparência geral do conjunto	<p>“De bordo, a cidade não causa uma impressão de grandiosidade e sim de graciosa” (p.153).</p> <p>“A cidade parece situada ainda mais pitorescamente desse lado [desde o porto ao norte da península], e os edifícios subindo em forma de terraços de muito alegre Praça do Porto [nota: Como Praça do Porto, o autor parece referir-se à Praça da Alfândega] harmonizam-se com tanta felicidade com o quadro geral que se sente involuntariamente surpreso. Essa agradável impressão de conjunto não fica diminuída como em outras cidades brasileiras quando se entra nelas” (p.153).</p>
SERVIÇOS PÚBLICOS E INFRA- ESTRUTURA URBANA	Estradas	
	Abastecimento de água	<p>“as fontes artísticas” (p.154).</p> <p>“Num passeio pela cidade são as muitas fontes públicas bem trabalhadas das que enfeitam as ruas e praças que causam mais impressão ao visitante.</p>

		Uma das mais bonitas dessas fontes é a do Largo do Portão [nota: A fonte ou chafariz descrito corresponde ao que existiu no Largo ou Praça da Matriz e não no Largo do Portão]. Num tanque de mármore de tamanho considerável ergue-se um pedestal de bronze, sobre o qual e acima de quatro grandes conchas há uma estatueta. Essa estatueta de bronze representa uma mulher meio flutuando, tendo na mão esquerda flores e uma espiga de trigo e na direita um caduceu, devendo representar uma deusa ou ninfa qualquer. Em redor da fonte corre uma delicada grade de ferro, interrompida por postes em forma de hastes de lanças. Infelizmente o tranque de mármore está quase sempre vazio e as figuras que deviam jorrar água em cada bica, estão secas; em lugar de se aparar nelas obtém-se a água para beber do encarregado que mora perto, a troco de bom dinheiro. Toda a canalização da água é trabalho de uma companhia inglesa [nota: Não foi companhia inglesa, mas a Cia. Hidráulica Porto-Alegrense que instalou a primeira canalização de água em Porto Alegre. Foi construída por capitais locais], que obteve, contra a arrecadação duma taxa considerável, o privilégio de fornecer água à cidade durante 30 anos” (p.157-158).
	Esgotamento sanitário e pluvial	
	Limpeza urbana	“Porto Alegre como as outras cidades brasileiras não se distingue pela limpeza e a negligência que reina em toda a parte nesse sentido, é infelizmente muito a muito partilhada pelos alemães das classes mais baixas, já algo entibiados pelo clima” (p.157).
	Transporte	“Só uma linha de bondes de tração animal tinha anos antes mantido a ligação entre a cidade e uma pequena igreja na vizinhança (Menino Deus) onde se realizava anualmente uma romaria e uma grande festa. Fazia também alguns anos que o tráfego desses bondes havia sido suspenso. Qualquer excursão ou viagem ao interior da província tinha de ser feitas pelos rios ou a cavalo” (p.158).
	Calçamento	
	Iluminação	
	Policiamento	
	Aterros	
EQUIPAMENTOS E ESPAÇOS PÚBLICOS “O mercado, um	Hospitais	“À saída da cidade dá logo nas vistas o grande Hospital da Misericórdia” (p.155). “O hospital geral, a que já me referi, está instalado numa escala extraordinariamente alta e nele são tratados para mais de mil doentes anualmente. (...)

<p>edifício de verdadeira beleza arquitetônica, o teatro, o arsenal de guerra, o seminário, as fontes artísticas, alguns hospitais e muitas outras construções ficariam bem em qualquer cidade européia” (p.154).</p>		<p>O edifício é quadrangular, e os corredores, cobertos semelhantes a claustros, rodeiam um grande pátio plantado de laranjeiras. As enfermarias são grandes, arejadas e instaladas inteiramente ao modo europeu. À direita da entrada do imponente edifício fica a farmácia e a esquerda os consultórios para os médicos. Todos os anos no dia de Ano Bom o hospital é franqueado para visita do público. Um arranjo que para muitos doentes é desagradável e perturbador. Parece mais inconveniente ainda terem colocado próximo a esse nosocômio o Quartel General da Guarda Nacional que sem a menor consideração perturba sem necessidade muitas vezes durante o dia com o rufar de tambores o sossego necessário aos doentes. O manicômio também instalado neste hospital é muito imperfeito, obedecendo até os menores detalhes a princípios antiquados. Ao lado da igreja pertencente ao hospital existe uma espécie de jardim, cercado por um muro, para cujo cultivo e tratamento nada se faz, pelo que esse terreno inculto tem um aspecto desolador. (...) Anexo ao hospital há também um asilo de expostos” (p.156-157).</p>
	<p>Instituições de ensino</p>	<p>“A cidade tem muitas escolas e instituições de instrução secundária nas quais não se provê muito especialmente para os numerosos alemães. A educação dos filhos é, por isso, em regra, motivo para os nossos compatriotas voltarem para a Europa. Tudo o que se aprende nas escolas brasileiras é incompleto. O ensino de trabalhos manuais às meninas é ainda o mais tolerável” (p.157).</p> <p>“As instituições secundárias mais dignas de menção em Porto Alegre são o Seminário episcopal e o Liceu. Ultimamente têm sido fundadas algumas escolas secundárias particulares por alemães, das quais se fala muito bem” (p.157).</p>
	<p>Templos religiosos</p>	<p>“muito simples, ao contrário, numa rua lateral a pequena igreja protestante [nota: Referência à Igreja Evangélica Luterana da Rua Senhor dos Passos], em cujo frontão só a cruz indica seu fim” (p.155).</p> <p>“Ao lado da igreja pertencente ao hospital existe uma espécie de jardim, cercado por um muro, para cujo cultivo e tratamento nada se faz, pelo que esse terreno inculto tem um aspecto desolador” (p. 157).</p>
	<p>Cais e alfândega</p>	<p>“nas imediações do porto, onde entra ano e sai ano entram numerosos navios, as ruas têm aspecto das grandes cidades e o governo faz mais para o embelezamento da Praça do que para outro</p>

	qualquer logradouro” (p.154). “... a Alfândega, uma feia espécie de palheiro,...” (p.155).
Quartéis e outros de cunho militar	“Parece que mais inconveniente ainda [do que a visita em dia festivo ao hospital] terem colocado próximo a esse nosocômio o Quartel General da Guarda Nacional que sem a menor consideração perturba sem necessidade muitas vezes durante o dia com o rufar de tambores o sossego necessário aos doentes” (p.157).
Teatros	“O ponto principal da cidade é a Praça D. Pedro II, onde ficam (...) e o Teatro, não sem importância para as condições do Brasil” (p.154).
Cemitério	
Presídio	“É também digna de menção a Cadeia, situada na extremidade mais avançada da península,...” (p.154).
Mercado	“O mercado, um edifício de verdadeira beleza arquitetônica” (p.154).
Edifícios administrativos	“... o Palácio do Governo, um edifício modesto dum só andar...” (p.154)
Esporte e lazer	“A sociedade alemã divide-se em muitas agremiações, entre as quais, durante minha permanência em Porto Alegre o Clube e a Germânia eram as principais. Nem num, nem noutra, se interessavam por assuntos intelectuais de maior relevo, e as distrações limitavam-se principalmente ao jogo de carta, bilhar e da dança a uma temperatura de 20 a 30 graus Réaumur. As conversas, diante da cerveja, a que uma parte dos comerciantes amantes do jogo de cartas e da dança se entregava, careciam de substância” (p.156).
Praças e parques	“o governo faz mais para embelezamento da Praça [próxima ao cais] do que para qualquer outro logradouro” (p.154). “O ponto principal da cidade é a Praça D. Pedro II, onde ficam o Palácio do Governo, um edifício modesto dum só andar, a Cathedral (Sé), a Municipalidade, o Salão de Baile (que não se deve confundir com outros fins, só servindo lá para bailes), e o Teatro, não sem importância para as condições do Brasil” (p.154). “Porto Alegre é ricamente dotada de praças públicas, e ao lado das já mencionadas existem ainda muito perto da cidade um grande campo, a Várzea, que serve de picadeiro e pastagem para cavalos e bovinos. Uma larga escadaria fechando uma estrada, leva a um prado um pouco mais baixo donde se goza um desses belos panoramas de que Porto Alegre é tão rico. (...) Quase todos os dias a

		Várzea oferece um espetáculo diferente. Um dia são grandes manadas de cavalos selvagens, e gado bravo, que vieram do alo da serra para serem vendidos em Porto Alegre, guardados por tropeiros saltando dum lado para outro nos seus feios cavalos, e noutro dia carreiros acampados debaixo de seus carros tomam o seu lugar. Uma grande fogueira, por cima da qual ferve o caldeirão para a indefectível feijoada de feijão preto com charque, e em circulo ao redor dela as caras escuras de alguns homens indolentes, porém fortes, condizem perfeitamente com o cenário exótico que o espectador encontra aí. Cavaleiros de carreira utilizam também muitas vezes as amplas arenas para suas corridas. Chegada a noite a campina fica deserta e uma espécie de hálito espalha-se melancolicamente sobre ela como uma névoa até perder-se no infinito” (p.155-156).
OUTROS	Conjunto da arquitetura residencial	“As construções na parte sul da cidade são feias” (p.154). “Entre as residências particulares nota-se muitas com dois e até três andares, e a elegância de algumas partes da cidade, como por exemplo, a Rua 7 de setembro deixa entrever a considerável abastança da população” (p.154).
	Festas populares	“Todos os anos no dia de Ano Bom o hospital é franqueado para visita do público; um arranjo que para muitos doentes é desagradável e perturbador” (p.157).
	População	“Dos 26.000 habitantes de Porto Alegre quase a oitava parte é de origem alemã, e por isso é natural que a cada passo se encontrem compatriotas, que em parte são residentes de pouco tempo, outros tendo se fixado lá há já muitos anos, e outros ainda já nascidos e criados no país e considerando o Brasil a sua pátria. Em comparação com as cidades brasileiras do norte, a população negra é menor. No mais a vida na rua não difere das demais” (p.154).
	Comércio e Indústria	“Porto Alegre é a sede do governo provincial, a residência dum Bispo e o ponto central de toda a atividade intelectual da Província do Rio Grande do Sul, mas no entanto o comércio ocupa lá o primeiro lugar. As maiores firmas são alemãs, o que dá a esta praça uma certa importância para a Alemanha. O pequeno comércio é feito exclusivamente por brasileiros, portugueses e outras nacionalidades” (p.154). “A principal fonte de lucro dos habitantes de Porto Alegre é, sem dúvida, o comércio relacionado com o desenvolvimento da colônia; à cidade não faltam

		<p>porém industrias próprias, entre as quais a fabricação de charutos, alguns estaleiros, grandes serralherias, fabricas de vinagre, cervejarias, tinturarias, fábricas de flores e sementes merecem ser mencionadas. Especialmente depois do aumento da população alemã as industrias desenvolveram-se numa proporção importante” (p.158).</p>
	Casa dos Imigrantes	<p>“É também digna de menção (...) e, pelo seu lamentável estado, a Casa dos Imigrantes, na extremidade noroeste, que não recomenda muito o desvelo do governo pelos europeus que lá aportam tendo sido em parte aliciados. O espaço onde são alojados ali é aproveitado ao modo dos grandes navios de imigrantes, dividido em compartimentos quadrados de madeira onde se alojam um número maior ou menor de pessoas para a permanência temporária. (...) Mulheres e raparigas iam e vinham preparando afanosas nos fogões, instalados provisoriamente nos vastos pátios, uma refeição simples com os víveres que o governo fornecia enquanto que outras lavavam na margem da lagoa muito perto da casa, grande quantidade de roupa de que tinham urgente necessidade por não ter podido fazer até ali, não dispoendo senão de água do mar. Para corá-las e secá-las serviam-se dum cantinho da Praça da Harmonia onde está situada a Casa dos Imigrantes. A impressão geral que se traz dessa hospedaria é como se se entrasse no quarteirão pobre de qualquer cidade e de que cada habitante sente um anseio natural pelo prometido Eldorado entre a opulenta vegetação das colônias alemãs, e não raramente também uma saudade da pátria abandonada” (p.154).</p>
	Consulados	<p>“A cidade é rica de consulados e nos dias de festa pode-se fazer um estudo completo das cores nacionais dos diversos países. A Argentina, Dinamarca, Inglaterra, França, Itália, Países Baixos, Áustria, Portugal, Espanha, Uruguai, todos estão diplomaticamente representado (p.155).</p>

6.6. FICHA DE WILHELM BREITENBACH

ASPECTOS LOCACIONAIS	Implantação	<p>“Porto Alegre situa-se na extremidade norte do Guaíba, em frente à embocadura dos citados rios e sobre uma língua de terra que avança em formato semi-insular, que em alguns pontos apresenta elevações, tais como colinas. Os moradores, quando a tal referem, contam, via de regra, sete colinas, e gostam por isso, de denominar Porto Alegre, como a cidade das sete colinas.” (p.178)</p> <p>“Enquanto nos deleitamos e corremos os olhos sobre a região que se acerca, o navio aproximou-se da ponta extrema da língua de terra.” (p.179)</p>
	Arrabaldes	<p>“Chegando a Porto Alegre de navio. “Antes de chegarmos à cidade, vemos à direita uma grande enseada, circundada por morros cobertos de florestas, os quais deixam transparecer sua formação calcárea, na linha de impacto das ondas. A certa altura da costa, vemos um simpático lugarejo: é o Menino Deus, unido a Porto Alegre por uma linha de bondes; é um dos lugares preferidos para o lazer dos porto-alegrenses. Entre o Menino Deus e Porto Alegre a margem da baía possui densa ocupação humana.” (p.178)</p> <p>“abaixo dele [o presídio na ponta da península] temos a parte nova da cidade, que está a desenvolver-se, e que, ao longo do Guaíba, se estende até a antes citada vila Menino Deus.” (p.183)</p>
	Malha urbana – Arruamento	<p>“Do jardim [atual praça XV de Novembro], seguimos a direita, atravessamos o largo que conduz ao ancoradouro dos navios do Jacuí e assim alcançamos a rua Sete de Setembro, nela encontram-se as grandes firmas importadoras; também as casas comerciais alemãs, em sua maioria, tem aqui o seu endereço e instalações.” (p.181)</p> <p>“A rua Sete de Setembro se prolonga por mais um bom pedaço na direção que estamos percorrendo [saindo do mercado publico indo em direção à ponta da península], isto é, até o majestoso arsenal, atrás do qual existe outro grande espaço vazio que, de imediato termina dentro da água. (...) A partir do mercado essa rua [a Sete de Setembro] se estende também na direção contrária, sempre ao longo do Guaíba. Nessa direção, porém, ela leva o nome de Voluntários da Pátria. Essa rua, na qual moram muitos alemães, passa em frente à estação ferroviária, rumo à vila Navegantes... (...) Paralela a</p>

		<p>essas duas ruas citadas corre a rua dos Andradas, antigamente rua da Praia, atualmente a melhor rua da cidade. Em época pregressa, lá onde agora existe o mercado, o amplo jardim, a rua Sete de Setembro, o Guaíba e a rua da Praia, o conjunto beirava a margem. Através de aterros sucessivos ganhou-se o referido espaço e ainda continua-se a afastar a água do Guaíba, a fim de se conquistar mais terrenos.” (p.182-183)</p> <p>“A Andradas é uma linda rua, larga e com calçadas em ambos os lados. Nela, estão estabelecidas as lojas mais finas: vendas de roupas e modistas, lojas que vendem ouro e prata, os grandes magazines de vestuário, diversas alfaiatarias alemãs, chapelarias alemãs, (...) em suma, é a perfeita rua comercial. Durante o dia todo, principalmente nas lindas noites de verão, aqui existe vida e trabalho muito ativo. (...) Ao invés das antigas lojas, muito primitivas, nas quais se penetrava diretamente da rua para seu interior, hoje se vêem elegantes entradas, com grandes espelhos, como nas grandes cidades européias.” (p.183)</p> <p>“Nas costas da elevação, existe uma rua, na qual, além dos já citados, encontram-se outros edifícios notáveis.” (p.183)</p>
	Aparência geral do conjunto	<p>“Do lado da ladeira, mais ou menos do topo do terraço da Assembléia Legislativa, têm-se uma linda vista sobre o Guaíba, os terrenos baixos atrás do mesmo e a seqüência de morros da Serra Geral, cuja cor tem reflexos de tonalidade azul, bem como sobre os subúrbios da cidade.” (p.183)</p>
SERVIÇOS PÚBLICOS E INFRA-ESTRUTURA URBANA	Estradas	
	Abastecimento de água	<p>“A cidade também possui, considerando suas condições, uma razoável canalização de água potável; essa água é muito boa; ela procede de morros, distantes algumas horas do Guaíba, não longe de Viamão, a antiga capital da Província, ...” (p.185)</p>
	Esgotamento sanitário e pluvial	
	Limpeza urbana	<p>“Porto Alegre, podemos destacar, como uma das mais limpas cidades do Brasil. Isto se explica naturalmente, em função de sua construção, no alto da elevação do terreno no qual se situa. Nos dias de chuva, toda a sujeira que eventualmente se acumula nas ruas, é lavada pela enxurrada e escorre rumo ao Guaíba. (...) O serviço de limpeza das ruas, a cidade consegue, por sua conta, por meio de contratos com particulares. O transporte do lixo acontece da</p>

		mesma maneira como em nossas cidades maiores.” (p.185)
	Transporte	<p>“A certa altura da costa, vemos um simpático lugarejo: é o Menino Deus, unido a Porto Alegre por uma linha de bondes.” (p.178)</p> <p>“todas as manhãs, [pequenas embarcações que vendem carnes] trazem de Pedras Brancas – um pequeno lugarejo localizado na margem oposta do Guaíba – grande quantidade de carne para a cidade. Ao mesmo tempo, oferecem transporte geral entre o citado lugar e Porto Alegre.” (p.180)</p> <p>“A partir do mercado essa rua [a Sete de Setembro] se estende também na direção contrária, sempre ao longo do Guaíba. Nessa direção, porém, ela leva o nome de Voluntários da Pátria. Essa rua, na qual moram muitos alemães, passa em frente à estação ferroviária, rumo à vila Navegantes...” (p.183-184)</p> <p>“Em Porto Alegre, a linha principal inicia na Praça da Alfândega; numa das direções, corre pela rua dos Andradas até o Presídio, ali dobra à esquerda e segue pelo lado contrario da elevação, ou melhor, pelas fraldas dos morros da cidade, rumo à margem do Guaíba até o Menino Deus. Em certo lugar a linha se bifurca, atravessa a Praça da Redenção e mais adiante se une novamente com a linha principal. Uma segunda linha, parte da Praça da Alfândega, atravessa a rua Sete de Setembro, passa pelo Mercado, entra na rua Voluntários da Pátria, passa pela Estação Ferroviária e segue para a vila Navegantes. Uma terceira linha, finalmente, inicia em frente ao Palácio do Governo, corre sobre a linha alta (a rua da Igreja) pelas elevações montanhosas da cidade até o quartel referido linhas atrás, desce, então, rumo à Várzea, une-se ali com a linha que conduz ao Menino Deus, separa-se novamente ao fim da Várzea e segue para uma outra direção, através de um bairro, a Azenha, passa pelo Cemitério, e segue ao Partenon, um velho campo de corridas, agora só raramente utilizado. As estações finais de todas as três linhas, situam-se fora da cidade, distantes cerca de ¾ de hora. De meia em meia hora parte um carro de cada estação. Em cada viagem, a tração dos animais é trocada por duas vezes. (...) As duas, às vezes três mulas, que tracionam cada um desses bondes, correm tão depressa que, a cada curva, tememos que o carro possa descarrilar dos seus trilhos. Não existem paradas pré-determinadas, salvo os pontos terminais e o de troca de animais; o passageiro sobe e desce onde deseja.” (p.184-185)</p>

		<p>“Vamos mudar agora, desde os bondes à tração muar, para a Estrada de Ferro que, a partir de Porto Alegre, se dirige à cidadezinha alemã de nome São Leopoldo e seguindo alem, conduz até a colônia alemã de nome Novo Hamburgo. A Estação fica na rua dos Voluntários da Pátria, pouco distante da margem do Guaíba. A construção constitui-se de uma pequena casa de madeira, coberta com telhas de zinco; no meio, um espaço vazio, um pouco maior, por ambos os lados ocupado pelos departamentos dos funcionários; salas de espera, restaurantes, enfim, todas aquelas comodidades que nós não esquecemos em estações mesmo menores aqui inexitem totalmente. No vestíbulo, não há sequer bancos ou cadeiras. Em frente à construção existe a gare, onde encostam os trens, com cerca de 80 – 100 passos de comprimento e com dois trilhos. Um galpãozinho lateral destina-se ao armazenamento de cargas diversificadas, servindo de complemento, no geral, à precária instalação.” (p.185)</p>
	Calçamento	
	Iluminação	<p>“A rua [Andradas] é muito bem iluminada, pois, além da iluminação publica, através de postes com lampiões a gás, a maioria das lojas instalaram, também elas, luz própria.” (p.183)</p>
	Policimento	
	Aterros	<p>“Através de aterros sucessivos ganhou-se o referido espaço e ainda continua-se a afastar a água do Guaíba, a fim de se conquistar mais terrenos.” (p. 184)</p>
EQUIPAMENTOS E ESPAÇOS PÚBLICOS	Hospitais	<p>“Nas costas da elevação, existe uma rua, na qual, além dos já citados, encontram-se outros edifícios notáveis. Numa das pontas, não longe do presídio, ergue-se o hospital brasileiro [referência à extinta “Beneficência Brasileira”, que existiu no Alto da Bronze], onde, ao mesmo tempo, se encontra uma instalação para banhos.” (p.183-184)</p>
	Instituições de ensino	<p>“Mais longe, nesta rua [nas costas da elevação], notamos a Coletoria, a Escola Normal, isto é, um seminário [nota: o autor equivocou-se ao identificar a Escola Normal como um seminário] e, na ponta contrária, encontramos um quartel. No referido seminário, estão empregados diversos professores alemães, lá também está situada a Biblioteca Pública, ...” (p.184)</p> <p>“Logo depois da Várzea, ergue-se uma enorme construção quadrada; é o novo quartel, onde funcionam a Escola de Guerra e a Escola de Cadetes, anteriormente, essas estavam instaladas</p>

	<p>em outros locais.” (p.184)</p> <p>“Junto aos mesmos [os dois edifícios do Arsenal separados pela rua dos Andradas], há um colégio para órfãos, os quais são instruídos por sub-oficiais.” (p.184)</p> <p>“Colégios públicos e escola normal, a cidade não possui; todas as demais escolas são compostas por salas unitárias, as quais estão espalhadas pelos mais variados locais da cidade e são alugadas em casas de proprietários particulares.” (p.184)</p>
Templos religiosos	<p>“Sobre o lado fronteiro da praça, ergue-se um grande número de prédios públicos. A Catedral e atrás dela, descendo o declive, o enorme Seminário Clerical.” (p.183)</p> <p>“A cidade possui cerca de 10 igrejas, dentre elas, duas alemãs, sendo uma luterana e uma católica. Como templos valiosos para a cidade, devemos mencionar ainda, a capela do Menino Deus e outra, a dos Navegantes, por serem pontos de atração para onde convergem pomposas festas de igreja e procissões aquáticas.” (p.184)</p>
Cais e alfândega	<p>“aqui ele [o navio que o levava à Porto Alegre] encostou em um largo trapiche, que nos permitiu, sem dificuldade, ir diretamente do navio para a terra.” (p.179)</p> <p>“a Alfândega, um velho casarão que não faz justiça à nova e vibrante cidade comercial. Trata-se de um miserável barracão, caso a confrontemos com a soberba, apesar de inconcluída, porém bela construção que é a Alfândega de Rio Grande, grande o suficiente para uma cidade de comércio mundial. Antes de chegarmos ao departamento alfandegário, cruzamos uma rua, a General Câmara.” (p.182)</p>
Quartéis e outros de cunho militar	
Teatros	<p>“Os dois prédios, externamente, são bastante parecidos, mas seu uso é bastante diverso; um é o Teatro e o outro a Câmara Municipal.” (p.183)</p>
Cemitério	<p>“segue para uma outra direção, através de um bairro, a Azenha, passa pelo Cemitério, e segue ao Partenon ...” (p.184)</p>
Presídio	<p>“Justamente na ponta mais avançada, existe um enorme prédio, de aspecto sombrio, que para o lado da terra é circundado por um muro alto; é a cadeia ou prisão, uma das melhores construções da cidade.” (p.179)</p> <p>“Na proximidade desse arsenal ergue-se o já referido presídio.” (p.182)</p>

	<p>“na parte mais externa do fim da península que forma a cidade, encontra-se o presídio;” (p.183)</p>
	<p>Mercado</p> <p>“Logo à esquerda do porto de desembarque, situa-se o Mercado, a cerca do qual precisamos nos deter, visto oferecer bastante interesse. O estabelecimento é um tanto diferente, mas muito prático. O Mercado é uma enorme construção quadrilateral, uma seqüência de pequenas lojas unidas entre si, e com um grande pátio interno, para circulação. Neste grande prédio que, com exceção das quatro torres esquinadas, de dois andares, é uma construção de um andar somente, encontramos lojas para venda de artigos diversos, botequins para marinheiros, instalações de alemães que servem cerveja, estas em melhor estado, açougues, pequenos matadouros, funilarias, produtos manufaturados, cigarrarias e tabacarias, em suma, tudo o que se possa imaginar, oferecem um aspecto multicolorido. A instalação, cujos lados medem 70 – 80 passos, pertence à municipalidade, que, por meio do aluguel das lojas e do pátio interno, efetua um bom e profícuo negócio. O pátio interno é calçado com grandes lajotas de pedra e, em torno da construção, por dentro, corre uma galeria coberta e inúmeras casuarinas, já adultas, fornecem sombra muito desejada contra os fortes raios solares [as árvores no interior do Mercado foram abatidas em 1886 por resolução da Câmara Municipal. O autor as conheceu, por ter visitado Porto Alegre alguns anos antes]. O pátio é ocupado de maneira compacta pelas bancas dos vendedores; são simples, todavia bonitas; são atendidas, principalmente, por portugueses, italianos e negras que oferecem diversificados produtos da terra, frutas, verduras, flores, além de aves e outras coisas, que permanecem expostas.” (p.179)</p> <p>“Em frente ao Mercado, muito próximo ao cais do Guaíba, situa-se uma instalação para venda de peixes, um tanto pequena, mas de bela construção em ferro, na qual todas as manhãs, mas principalmente nas sextas-feiras, enormes quantidades de peixes de todas as espécies são vendidos e por preços muito baratos.” (p.180)</p> <p>“Perto da área de venda de peixes encontram-se ancoradas pequenas embarcações que vendem carnes; todas as manhãs, trazem de Pedras Brancas – um pequeno lugarejo localizado na margem oposta do Guaíba – grande quantidade de carne para a cidade. Ao mesmo tempo, oferecem transporte geral entre o citado lugar e Porto</p>

		<p>Alegre.” (p.180)</p> <p>“Cedo de manhã, o Mercado nos oferece um quadro cheio de vida. Em frente ao prédio ficam estacionadas inúmeras carretas de duas rodas, tracionadas por 8 – 10 bois; os animais são atrelados aos veículos da forma mais sumaria e primitiva e, nelas, as frutas são trazidas para a cidade. Em torno dessas carretas param queixosas, vivazes e gesticulantes negras, verdadeiras bolas de gordura, trajando longos e largos vestidos brancos de algodão, com um pano branco ou vermelho, que cinde a cabeça à guisa de turbante: elas são as mulheres do mercado, que aqui efetuam suas compras diárias. Há um alarido gritante e barulhento e muitas vezes demora muito até que a venda se efetue, para a satisfação de ambas as partes. Aos poucos, outros compradores chegam ao mercado e logo podemos ver uma mistura colorida de pessoas, que propiciam novos e lindos estudos de raças. Desde o preto-ébanos mais reluzente de gordura, todos os matizes de marrom e amarelo até o lindo branco com um halo rosado, todos os tipos de peles estão representados. Em destaque majoritário, aliás, estão as cores preta e parda dos serviçais brasileiros que providenciam as compras familiares diárias, de frutas, carnes, etc. Ao lado, porém, nos caem na vista um bom número de jovens meninas de saudáveis e radiantes semblantes, limpidamente trajadas, loiras, de faces rosadas, não raras com olhos azuis, que, com uma pequena cestinha, vem comprar verduras e frutas; são as domésticas das famílias de comerciantes alemães, filhas de colonos alemães, por isso de boa estrutura, figuras altas, nas quais brilha a saúde nos rostos. De permeio passeiam damas e cavalheiros socialmente mais bem evoluídos que se prazem em usufruir da azáfama cheia de vida do mercado, divertindo-se ou simplesmente desejando passear cedo, pela manhã. Fazem-se notar, principalmente, as vozes estridentes das negras gordas, que ocupam a metade do espaço e conversam entre si. Dessas conversações, lamentavelmente, nada se compreende já que conversam em idioma africano, ou a língua falada é uma incrível mistura de palavras africanas combinadas ao português, as quais por fim, sofrem ainda uma pronúncia de arrepiar os cabelos, a ponto de julgarmos tratar-se mesmo, só de africano. Foi, para mim, muito divertido ver e ouvir essas crianças grandes.” (p.181)</p>
--	--	--

		<p>“Cerca das oito ou nove horas, o Mercado fica mais silencioso e assim permanece através do dia; só alguns visitantes são vistos, entre os quais muitas damas, que compram frutas ou doces para saborear gulosamente. A maioria das vendedoras negras, de hortaliças e frutas, não ficam sentadas o dia todo no mercado; perto das 10 horas da manhã elas abandonam seus lugares, para oferecer suas mercadorias a domicilio, na cidade. Durante todo o dia perambulam pela cidade e em altos brados fazem ofertas ou sentam-se nas esquinas das ruas, nas calçadas, muitas vezes em grupos, para poderem conversar entre si.” (p.181)</p>
	Edifícios administrativos	<p>“Os dois prédios, externamente, são bastante parecidos, mas seu uso é bastante diverso; um é o Teatro e o outro a Câmara Municipal. (...) Sobre o lado fronteiro da praça [da Matriz], ergue-se um grande número de prédios públicos (...) Ao lado da Catedral, o Palácio do Governo, moradia do presidente e onde também se encontram as secretarias. Ao lado, a Assembléia Legislativa.” (p.183)</p>
	Esporte e lazer	<p>"A certa altura da costa, vemos um simpático lugarejo: é o Menino Deus, unido a Porto Alegre por uma linha de bondes; é um dos lugares preferidos para o lazer dos porto-alegrenses. Entre o Menino Deus e Porto Alegre a margem da baía possui densa ocupação humana.” (p.178)</p> <p>“À direita [da rua General Câmara], na parte da rua que conduz ao Guaíba, existe a <i>Deutsche Zeitung</i> e o Clube Comercial, a mais fina associação internacional da cidade.” (p.182)</p> <p>“Concertos, teatro, carreiras, clubes recreativos, bons restaurantes e assim por diante, não deixam mesmo o mal habitado europeu sentir falta da pátria distante; não lhe causando por isso, nenhum sofrimento.” (p.185)</p>
	Praças e parques	<p>“Ao sairmos do recinto do mercado, temos diante de nós um belo, amplo e bem instalado jardim, repleto de bom gosto em suas formas. Antigos visitantes de Porto Alegre lembrar-se-ão deste local somente como sendo um pântano; atualmente, porém, a antes denominada Praça Conde D’Eu, que pelas mais de um jardineiro alemão, foi transformada em um jardim verdadeiramente bonito, veio a tornar-se um dos locais prediletos para encontros entre os moradores de Porto Alegre, ao entardecer.” (p.181)</p> <p>“pela referida rua [Sete de Setembro], que se estende ao longo da margem do Guaíba,</p>

		<p>alcançamos outra vez uma praça, onde se encontra a Alfândega, ..." (p.181-182)</p> <p>"Quando nos aproximamos da cidade, de navio, caem-nos na vista, sobre o topo da elevação, dois enormes prédios. Através da rua General Câmara junto à esquina da Praça da Alfândega, conseguimos chegar a eles. Os dois prédios, externamente, são bastante parecidos, mas seu uso é bastante diverso; um é o Teatro e o outro a Câmara Municipal. Se caminarmos entre os dois edifícios, chegamos a uma grande praça, a qual, alias, através de um jardineiro alemão, foi transformada em um lindo jardim. Sobre o lado fronteiro da praça, ergue-se um grande número de prédios públicos. A Catedral e atrás dela, descendo o declive, o enorme Seminário Clerical. Ao lado da Catedral, o Palácio do Governo, moradia do presidente e onde também se encontram as secretarias. Ao lado, a Assembléia Legislativa." (p.183)</p> <p>"a denominada Várzea, desde muito tempo denominada Praça da Redenção, em homenagem ao fato de que desde 7 de setembro de 1884, a cidade de Porto Alegre não possuía mais nenhum escravo. Logo depois da Várzea, ergue-se uma enorme construção quadrada; é o novo quartel, onde funcionam a Escola de Guerra e a Escola de Cadetes, anteriormente, essas estavam instaladas em outros locais." (p.184)</p>
OUTROS	Conjunto da arquitetura residencial	
	População	<p>"Com caro custo nós nos esprememos através da aglomeração; estamos em terra, em uma, podemos dizer, cidade teuto-brasileira, pois, os progressos que Porto Alegre fez, no decorrer dos últimos cinquenta anos, são substancialmente creditáveis à influência do elemento alemão. A cidade conta no momento 70 – 80.000 habitantes, entre eles 9 – 10.000 alemães e teuto-brasileiros, senão mais." (p.179)</p>
		<p>"À esquerda, na esquina da mesma [rua General Câmara] com a rua Sete de Setembro, existe o deslumbrante edifício do Banco da Província. À direita, na parte da rua que conduz ao Guaíba, existe a <i>Deutsche Zeitung</i> e o Clube Comercial, a mais fina associação internacional da cidade. Nas imediações da Alfândega, existia ao meu tempo, o Correio, ..." (p.182)</p>

6.7. FICHA DE MORITZ SCHANZ

ASPECTOS LOCACIONAIS	Implantação	“num braço bastante mais estreito da rota lacustre ao encontro da graciosamente situada Porto Alegre, a qual, localiza-se elegante e pitorescamente sobre uma língua de terra elevada e na embocadura de quatro grandes rios” (p.16).
	Arrabaldes	“Os arredores de Porto Alegre são muito bonitos e oferecem lindos passeios a cavalo; as colinas verdes, só em parte ainda são ocupadas por matarias, o resto é campo e alguma terra lavrada. Em toda parte, no campo, e até em algumas ruas dos arrabaldes, encontra-se gado morto abandonado, do qual, no máximo, ainda se pode utilizar o couro, deixando-se o restante para os corvos, que, neste pormenor, como em todas as partes, assumem o serviço de Polícia Sanitária” (p.17). “Para se ter visão geral da cidade, viaja-se através do simpático arrabalde Menino Deus, rumo ao Partenon [o caminho para o Partenon não passava pelo Menino Deus], onde uma capela coroa a colina, sendo um dos lugares prediletos para excursões” (p.17).
	Malha urbana – Arruamento	“Somente uma estreita margem em torno da língua de terra sobra para a cidade baixa onde, na rua 7 de Setembro, os fundos dos armazéns terminam dentro da água e é onde estão estabelecidos os comerciantes atacadistas e, na rua da Praia ou dos Andradas, onde se encontram as principais lojas” (p.16). “Da cidade baixa de Porto Alegre, sobem ruas íngremes” (p.17).
	Paisagem	“Da cidade baixa de Porto Alegre sobem ruas íngremes, das quais, com um olhar para trás, obtêm-se linda vista sobre a baía, suas várias ilhas e as simpáticas margens dos rios” (p.17).
SERVIÇOS PÚBLICOS E INFRA- ESTRUTURA URBANA	Estradas	
	Abastecimento de água	
	Esgotamento sanitário e pluvial	“Menos moderno, além do ar poluído prenhe de cheiros desagradáveis, é o sistema antiquado de esgoto a céu aberto, que escorre nas sarjetas das calçadas” (p.17).
	Limpeza urbana	
	Transporte	“As linhas de bondes de tração animal, além de inúmeros barcos que circulam pelos rios, em curtos trajetos locais, propiciam o transporte regular entre a cidade e seus arredores” (p.17). “podemos utilizar em Porto Alegre, até

		Hamburgerberg (Novo Hamburgo) a linha férrea de 43 quilômetros de extensão, inaugurada em 1883 [na verdade a inauguração foi em 1873], pertencente a uma empresa inglesa, a qual esteve lutando com dificuldades de manutenção e só agora está conseguindo equilibrar suas despesas” (pp.18). “Duas vezes ao dia transitam trens em cada direção. A estação situa-se um tanto distante da cidade, junto ao rio Jacuí [não o Jacuí, mas o Guaíba]” (p.18).
	Calçamento	
	Iluminação	“as ruas estão preparadas para receber, também nos dias de festa, iluminação com energia elétrica, o que acontece todas as noites nas lojas situadas em ruas principais” (p.17).
	Policimento	“Também, não há pelo que admirar-se quando, no transporte do interior para a cidade, perigosos malfeitores, em ‘tentativa de fuga’, simplesmente são executados, a fim de evitar longos processos. A segurança pública, deixa muito a desejar nos arredores da cidade e no campo, especialmente entre os muito numerosos mulatos e negros que, em parte, falam alemão; há muitos para os quais um assassinato não lhes pesa muito” (p.16). “Policiais e gendarmes são certamente insuficientes e por isto cada um procura proteger-se a si próprio na medida do possível; sem revólveres ou facões de mato, ninguém arrisca-se a ir para o campo” (p.17).
	Aterros	
EQUIPAMENTOS E ESPAÇOS PÚBLICOS	Hospitais	
	Instituições de ensino	“encontramos justamente lá [no Menino Deus], sob a direção do pastor, duas escolas alemãs, cujos alunos se divertiam brincando de guerra e outras distrações ao ar livre” (p.17). “um grande colégio militar, onde a disciplina entre os rapazes adolescentes é ainda mais escassa, além de praticarem sofrível política irresponsável, o que constitui um tormento para a boa sociedade” (p.17). “a igreja alemã e dois colégios alemães para rapazes e moças, com 150 e 100 alunos, respectivamente, servem como base para a continuação da língua alemã, bem como de seus costumes” (p.17-18).
	Templos religiosos	No arrabalde Menino Deus “onde uma capela coroa a colina, sendo um dos lugares prediletos para excursões” (p.17). “a igreja alemã e dois colégios alemães para rapazes e moças, com 150 e 100 alunos, respectivamente, servem como base para a continuação da língua alemã, bem como de seus

	costumes” (p.17-18).
Cais e alfândega	“Em frente ao atracadouro fica a Alfândega, que chama a atenção por ser tão pequena” (p.16).
Quartéis e outros de cunho militar	“Existem na cidade muitos quartéis, cujas tropas não contam, propriamente, com disciplina exemplar” (p.17).
Teatros	“na praça principal, localizam-se (...), o Teatro” (p.17).
Cemitério	
Presídio	<p>“Justamente na ponta da língua de terra, encontra-se, na mais bela localização, a mais imponente e maior construção da cidade, o presídio; é realmente um ‘alegre presídio’, de onde ouvem-se as brincadeiras e danças, através da reverberação sonora e, no qual, os presos, mesmo os mais criminosos, recebem um tratamento inacreditavelmente indulgente” (p.16).</p> <p>“O lucro auferido com seu trabalho pertence aos mesmos; acompanhados por policiais, os prisioneiros saem do presídio, a fim de vender os sapatos por eles confeccionados, bem como chapéus, etc., e depois, também, calmamente, vão visitar alguma taverna, o que então se torna justificado” (p.16).</p>
Mercado	
Edifícios administrativos	“na praça principal, localizam-se a Catedral, o Teatro, a Câmara Municipal (dois prédios grandes e semelhantes)” (p.17).
Esporte e lazer	<p>“na praça principal, localizam-se (...) e o Clube dos Dilettantes ‘Filarmonica’ que possui bela e grande sala para concertos. Outro grande clube internacional situa-se lá, na cidade baixa: o Clube Comercial, com instalações amplas e razoavelmente elegantes” (p.17).</p> <p>“nada menos do que 15 clubes são alemães. Dentre eles, três são de tiro ao alvo, um denominado ‘Clube dos Comilões’, que, apesar de seu nome áspero, oferece tranqüila mesa ao meio-dia e é freqüentado pela turma jovem e o Clube dos Viajantes, os quais visitam as cidades circunvizinhas e coloniais para vender as mercadorias das firmas atacadistas, mediante mostruário. O maior e mais bonito, porém, é o Clube Germânia, com elegante sede própria construída em pedra de arenito vermelho, em estilo Renascentista. É composta pelas tradicionais salas de reunião, sala para teatro e concertos, além de ótimas instalações para jogo de bolão” (p.18).</p>
Praças e parques	“algumas praças ajardinadas enfeitam a cidade baixa [referindo-se às Ruas da Praia e 7 de

		<p>Setembro], que, ao anoitecer, principalmente quando toca a banda militar, atraem muitos grupos joviais e risonhos” (p.16)</p> <p>“depois [de ter subido as íngremes ruas que saem da margem norte da cidade], num estreito platô, na praça principal, localizam-se a Catedral, o Teatro, a Câmara Municipal (dois prédios grandes e semelhantes) e o Clube dos Dilettantes ‘Filarmônica’ que possui bela e grande sala para concertos” (p.17).</p>
OUTROS	Conjunto da arquitetura residencial	“Há em Porto Alegre, inúmeras construções elegantes. São casas limpas e simpáticas” (p.17).
	População	“Após o censo de 1888, Porto Alegre contava com 42.000 habitantes, dentre os quais, cerca de 5.000 falam alemão, isto é, são imigrantes e outros já nascidos aqui, a cifra é em conjunto (...). É certo, porém, que a quantidade de alemães é realmente maior do que os dados oficiais indicam” (p.17).
	Comércio	“quase todo o comércio atacadista e de ferramentas são alemães; também são alemãs as doze fabricas de cerveja e a não pouco expressiva industria de moveis, cujas fabricas também exportam aos demais estados do Brasil; em todas as ruas ouve-se falar alemão” (p.18).

Livros Grátis

(<http://www.livrosgratis.com.br>)

Milhares de Livros para Download:

[Baixar livros de Administração](#)

[Baixar livros de Agronomia](#)

[Baixar livros de Arquitetura](#)

[Baixar livros de Artes](#)

[Baixar livros de Astronomia](#)

[Baixar livros de Biologia Geral](#)

[Baixar livros de Ciência da Computação](#)

[Baixar livros de Ciência da Informação](#)

[Baixar livros de Ciência Política](#)

[Baixar livros de Ciências da Saúde](#)

[Baixar livros de Comunicação](#)

[Baixar livros do Conselho Nacional de Educação - CNE](#)

[Baixar livros de Defesa civil](#)

[Baixar livros de Direito](#)

[Baixar livros de Direitos humanos](#)

[Baixar livros de Economia](#)

[Baixar livros de Economia Doméstica](#)

[Baixar livros de Educação](#)

[Baixar livros de Educação - Trânsito](#)

[Baixar livros de Educação Física](#)

[Baixar livros de Engenharia Aeroespacial](#)

[Baixar livros de Farmácia](#)

[Baixar livros de Filosofia](#)

[Baixar livros de Física](#)

[Baixar livros de Geociências](#)

[Baixar livros de Geografia](#)

[Baixar livros de História](#)

[Baixar livros de Línguas](#)

[Baixar livros de Literatura](#)
[Baixar livros de Literatura de Cordel](#)
[Baixar livros de Literatura Infantil](#)
[Baixar livros de Matemática](#)
[Baixar livros de Medicina](#)
[Baixar livros de Medicina Veterinária](#)
[Baixar livros de Meio Ambiente](#)
[Baixar livros de Meteorologia](#)
[Baixar Monografias e TCC](#)
[Baixar livros Multidisciplinar](#)
[Baixar livros de Música](#)
[Baixar livros de Psicologia](#)
[Baixar livros de Química](#)
[Baixar livros de Saúde Coletiva](#)
[Baixar livros de Serviço Social](#)
[Baixar livros de Sociologia](#)
[Baixar livros de Teologia](#)
[Baixar livros de Trabalho](#)
[Baixar livros de Turismo](#)