

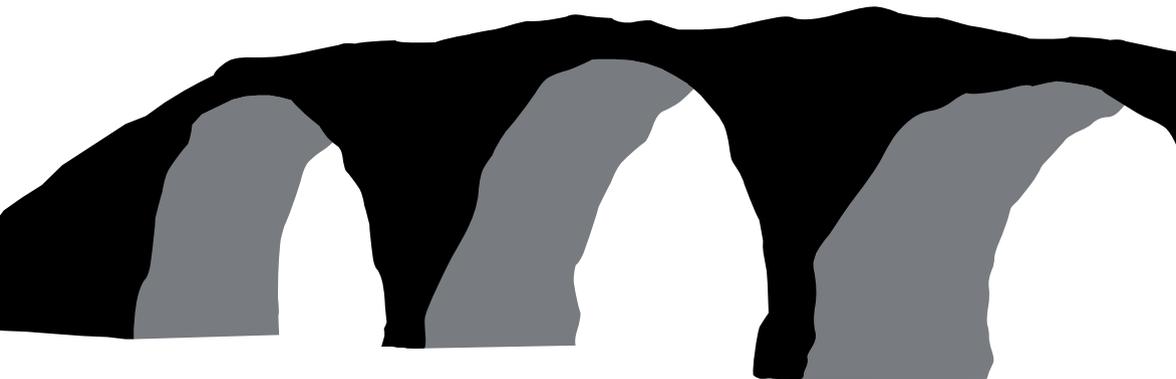
VESTÍGIOS – Revista Latino-Americana de Arqueologia Histórica
Volume 9 | Número 2 | Julho – Dezembro 2015

ISSN 1981-5875
ISSN (online) 2316-9699

**ARQUEOLOGIA HISTÓRICA DO ESPAÇO URBANO-
PORTUÁRIO OITOCENTISTA NA CIDADE DO RIO
GRANDE, BRASIL**

**HISTORICAL ARCHAEOLOGY OF 19TH-CENTURY
URBAN-MARITIME SPACE IN THE PORT CITY OF RIO
GRANDE, SOUTHERN BRAZIL**

Rodrigo de Oliveira Torres



Data de recebimento: 09/10/2014
Data de aceite: 04/05/2015

ARQUEOLOGIA HISTÓRICA DO ESPAÇO URBANO- PORTUÁRIO OITOCENTISTA NA CIDADE DO RIO GRANDE, BRASIL

HISTORICAL ARCHAEOLOGY OF 19TH-CENTURY URBAN-MARITIME SPACE IN THE PORT CITY OF RIO GRANDE, SOUTHERN BRAZIL

Rodrigo de Oliveira Torres¹

RESUMO

A Abertura dos Portos em 1808 forneceu as condições políticas para a inserção das cidades portuárias brasileiras nas redes mercantis transatlânticas, iniciando um período de modernização vivenciado pelos emergentes núcleos urbano-portuários nacionais. Baseado em abordagens contemporâneas em Arqueologia histórica e da paisagem, estudei a transformação de lugares e paisagens no espaço marítimo do porto do Rio Grande, buscando conhecer alguns dos processos materiais e sócio-culturais transformativos característicos desta modernização via urbano-portuária.

Palavras-chave: Espaço marítimo, Modernização, Arqueologia histórica e da paisagem.

RESUMEN

La Apertura de los Puertos en 1808 proporcionó las condiciones políticas para la inserción de las ciudades portuarias brasileñas en las redes del comercio transatlánticos, iniciando un período de modernización experimentado por los emergentes núcleos urbano-portuarios nacionales. Sobre la base de los enfoques contemporáneos de la arqueología histórica da da paisaje, estudié la transformación de los lugares y paisajes en la zona marítima del puerto de Rio Grande, tratando de conocer algunos de los procesos materiales y socio-culturales tras-

1 Laboratório de Reconstrução de Navios, Programa em Arqueologia Náutica, Universidade do Texas A&M, EUA. Bolsista do Programa de Doutorado Pleno no Exterior CAPES/Fulbright. Pesquisador convidado do Laboratório de Arqueologia do Capitalismo - *LiberStudium* e do Laboratório de Arqueologia das Técnicas e Etnoarqueologia - *L'Arte*, Universidade Federal do Rio Grande. Email: rodrigotorres@tamu.edu.

formativos característicos de esta modernización vía urbano-portuaria.

Palabras clave: Espaço marítimo, Modernización, Arqueología histórica y del paisaje.

ABSTRACT

The Opening of the Ports in 1808 provided political conditions for the insertion of Brazilian port cities in transatlantic networks of commerce, initiating a period of modernization experienced by emerging port cities. Based on contemporary approaches in historical archeology, and supported by cartographic, photographic and historical documents, I have studied the transformation of places and landscapes in the maritime space of the port of Rio Grande, seeking to understand some of the material and socio-cultural transformative processes characteristic of this type of modernization.

Keywords: Urban-maritime space, Modernization, Historical and landscape archaeology.

INTRODUÇÃO

Fundada ainda no século XVIII no contexto das disputas militares entre portugueses e espanhóis ao sul do Novo Mundo, a cidade do Rio Grande viria a florescer como uma importante praça comercial da América meridional no século XIX. No quadro da liberalização do comércio após a Abertura dos Portos, a economia sul-rio-grandense se organizou face à atividade exportadora de couros, bem como à distribuição do charque e produtos da pecuária para portos nacionais e internacionais. O porto e a cidade, assim, transformaram-se no contato com mercadorias, pessoas e propósitos a bordo das embarcações do circuito atlântico da navegação.

Podemos considerar, portanto, a formação de uma profícua zona de contato cultural, estabelecida na interface entre as embarcações e a cidade do Rio Grande. Valendo-se de abordagens contemporâneas da Arqueologia histórica e da paisagem, e apoiado na investigação de documentos cartográficos, históricos e fotográficos, estudei a transformação de lugares e paisagens no espaço marítimo do porto do Rio Grande, no extremo sul do Brasil, buscando caracterizar alguns dos processos materiais e sócio-culturais transformativos característicos desta modernização via urbano-portuária.

O contexto desta pesquisa se forma na articulação da cidade com a espacialidade da cultura mercantil-marítima do Atlântico no princípio do século XIX, quando se inicia no meio urbano a expressão de uma elite mercantil que ali se formara para o agenciamento marítimo do charque e do couro, e vai até a década de 1870, quando a industrialização passa a impulsionar novos rumos à cidade. A minha intenção não é, todavia, a de reproduzir uma história sócio-econômica das elites locais e de como seus hábitos se europeizaram no contato com a modernidade oitocentista. Mas, sim, discutir como a ação dinâmica desse grupo, em sintonia com as perspectivas econômicas do capitalismo comercial, direcionou a produção material do espaço e foi negociada em arenas concretas de interação social inscritas na paisagem urbano-portuária da cidade.

ESPAÇO MARÍTIMO E SIGNIFICAÇÃO DA CULTURA MATERIAL

O conceito instrumental capaz de abarcar os limites desta problemática é o de espaço marítimo. O espaço, como aqui considerado, não possui necessariamente os limites de alguma área geográfica, sua abrangência depende e varia conforme a estrutura de significados que entrelaçou embarcações, mercadorias, pessoas e propósitos em Rio Grande no século XIX. Neste contexto, as embarcações

concentraram em sua imagem o simbolismo da ação e da experiência humana do espaço. Sua atividade articulou os lugares e completou a paisagem, delimitando o espaço privilegiado de circulação da cultura marítima em um momento no qual a cidade se confundia com o porto, e o porto com a cidade. Como observou Michel De Certeau:

O espaço é um lugar praticado. [...] é um cruzamento de móveis [...] é o efeito produzido pelas operações que o orientam, o circunstanciam, o temporalizam e o levam a funcionar em unidade polivalente de programas conflituais ou de proximidades contratuais. (De Certeau, 1996: 202).

Partindo de uma perspectiva explicitamente fenomenológica, o arqueólogo Christopher Tilley argumentou que o espaço só pode existir enquanto um conjunto de relações entre grupos sociais, lugares e objetos. Para o autor, o espaço

[...] É uma produção, uma conquista, ao invés de uma realidade autônoma na qual os objetos e as pessoas estão localizados ou são ‘encontrados’. [...] Em outras palavras, há uma dialética sócio-espacial em ação – espaço é ao mesmo tempo constituído e constitutivo.” (Tilley, 1994: 17) (Tradução livre).

Estas duas óticas, portanto, do espaço enquanto prática e ambiente relacional, definem o escopo de utilização do termo neste trabalho. Isto nos chama a atenção para o outro aspecto em relevo nesta discussão, a significação da cultura material.

A cultura material pode ser definida como o produto material da ação humana sobre o espaço, isto é, os objetos, estruturas e paisagens utilizados no processo de produção e reprodução cultural, cuja sobrevivência enquanto registro constitui o objeto de pesquisa e a via de acesso do arqueólogo a esta ação humana no passado. Todavia, ao transformar o meio físico ao seu redor, utilizando a cultura material como recurso físico e simbólico na produção social do espaço, o ser humano também se transforma, de modo que cultura material e sociedade constituem-se mutuamente. Isto implica dizer que a cultura material não é simplesmente um produto inequívoco da relação homem / natureza, tampouco um reflexo direto do comportamento humano, mas sim uma transformação deste comportamento e um modo de reprodução das relações sociais (Shanks & Tilley, 1987; Hodder & Hutson, 2003).

Além do *espaço marítimo*, o contexto desta análise considera também *um lugar* – o cais – e *uma paisagem* – a paisagem portuária. O cais é o lugar do contato, onde se precipitam os olhares, realizam-se as expectativas e se trocam os valores. Assim, como centro da ação humana naquele espaço, o cais possui os seus significados e materializa, em maior ou menor grau, as diferentes espacialidades que o constituíram como lugar. Refiro-me ao termo *espacialidade* como uma noção

do espaço, tanto no sentido atribuído por Orser (1996: 136), então como uma criação consciente, quanto no sentido de Yi-fu Tuan (1980: 5), enquanto *topofilia*, ou um elo afetivo entre a pessoa e o lugar ou ambiente físico.

A paisagem portuária, por sua vez, é a expressão cultural concreta destas distintas perspectivas em jogo, o contexto físico socialmente negociado, onde se desdobram as práticas sociais e materializam-se as espacialidades. Uma paisagem cultural constitu-se ao longo do tempo por pontos de referência e valores criados pela prática, e a partir de propósitos definidos social e historicamente. Nas palavras de Christopher Tilley (1994: 34) “*o processo organizado*” (Tradução livre).

Portanto, para além do processo singular, individual, de significação, é possível também falarmos em significados sociais ou constitutivos (Hodder & Hutson, 2003:158). Significados constitutivos não se referem a uma percepção individual específica do sentido de um objeto, mas, sim, ao tipo de significação capaz de criar uma linguagem comum sobre a qual dependem os significados individuais, condicionando *a priori* a inteligibilidade dos agentes.

Assim, parto do princípio que toda cidade portuária concentra ao menos dois olhares constitutivos: o olhar daqueles que do cais contemplam o mar e o daqueles que do mar esperam o cais. Entre estas duas perspectivas há uma tensão, criada na fronteira entre duas espacialidades: a espacialidade marítima e a espacialidade urbana. Esta tensão é o que aqui denomino como espaço urbano-portuário.

Considero que o espaço urbano-portuário rio-grandino, enquanto elemento da cultura material oitocentista, constitui ao mesmo tempo produto e instrumento nas relações sócio-históricas que os indivíduos estabeleceram entre si e com o meio físico. A observação do processo de produção social deste espaço no contato com a cultura mercantil atlântica do século XIX demonstra, como veremos a seguir, que as significações dos lugares e paisagens da cidade encontram-se envolvidas num processo ativo e assimétrico de negociação do uso e ocupação do solo. Perspectivas, valores e propósitos, portanto, irrompem a ingenuidade do espaço neutro e o tornam um meio de interação social e política.

FORMAÇÃO DO ESPAÇO URBANO-PORTUÁRIO RIO-GRANDINO (1780 - 1880)

Segundo Blot (2003), o estabelecimento de um espaço marítimo portuário resulta da apropriação dos pontos de escoamento, troca e de circulação de pessoas em que a natureza permite o contato entre a terra e a água. Bava-de-Camargo (2009), por sua vez, ao estudar as relações de poder associadas ao desenvolvimento sócio-histórico do Porto de Iguape, define a paisagem marítima como um produto histórico que materiliaza, pelos lugares e territórios situados na interface terra/água, estruturas físicas necessárias às atividades ligadas à navegação. Devo

então, nas páginas seguintes, problematizar as definições de espaço marítimo e portuário tendo em vista o caso concreto do porto da cidade do Rio Grande.

Uma primeira consideração relevante neste sentido diz respeito à distinção do que é a cidade daquilo que é referido como o porto do Rio Grande. No século XIX, a cidade do Rio Grande floresceu como centro administrativo, fiscal, comercial e urbano de um espaço marítimo que incluía também o porto da cidade de São José do Norte e a vila da Barra (Figura 1).

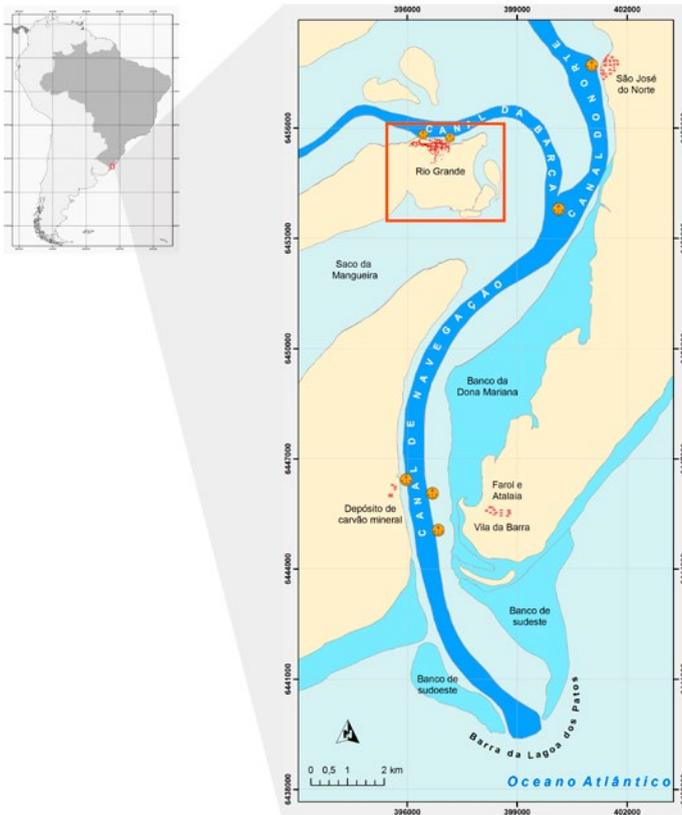


Figura 1: O porto do Rio Grande por volta da década de 1850. A cidade do Rio Grande encontra-se destacada em vermelho, enquanto os círculos em cor laranja indicam as ancoragens (Fonte: Adaptado a partir da “Planta hidrográfica da barra do Rio Grande do Sul”, missão hidrográfica de C. H. Dillon, 1849).

Consequentemente, o contato da cidade com o circuito atlântico da navegação deu-se efetivamente dentro de uma paisagem mais ampla, à qual o centro urbano da cidade estava em estreita ligação. Atracadouros, cais e trapiches, armazéns,

guindastes e postos de fiscalização, unidades de quarentena, sinalização náutica e praticagem, entre outras unidades funcionais, foram sendo construídas como parte da estruturação e aparelhamento daquela paisagem. Não obstante à evidente intencionalidade desta paisagem como elemento funcional criado para integração do porto nas redes mercantis transatlânticas e da cabotagem, observo a seguir que os significados sócio-históricos e culturais concretos atribuídos à paisagem portuária não se restringiram à sua funcionalidade operacional.

Após um período conturbado na geopolítica da América meridional durante os séculos XVII e XVIII, o pequeno porto da vila do Rio Grande de São Pedro iniciou o século XIX animado pelas necessidades comerciais da atividade charqueadora na metade sul da Capitania. Estabelecidas a partir de 1780, as estâncias de produção de charque expandiram-se acompanhando o aumento crescente da demanda interna por gêneros alimentícios nas áreas urbanas e rurais do centro e norte do Brasil.

Na vila do Rio Grande de São Pedro eram realizadas as transações financeiras e de crédito necessárias para garantir o movimento de iates, brigues, patachos e sumacas² que saíam carregados de produtos da terra para o restante da América colonial portuguesa (Fernandes, 1961: 46 – 47). Por conseguinte, a função de praça comercial para realização dos negócios da Campanha Gaúcha foi responsável pela concentração de uma emergente elite mercantil no porto da vila do Rio Grande, que ali se formara para o agenciamento de mercadorias e embarcações (Queiróz, 1987: 149; Osório, 2007: 202).

Este desenvolvimento da atividade mercantil-marítima nos emergentes núcleos urbanos da costa brasileira após a Abertura dos Portos fez aumentar a demanda por serviços portuários, diversificando assim as funções urbanas ligadas ao comércio e à manufatura artesanal (Costa, 1987). Assim é que, no momento da independência do Brasil, o conjunto de prédios comerciais da vila do Rio Grande compunha-se de 24 lojas de fazendas, 15 armazéns de atacado, três boticas, dois ferreiros, dois tanoeiros, dois ourives, duas lojas de louça, dois latoeiros e um caldeireiro (Chaves, 1978: 175). As construções residenciais, que após a ocupação espanhola (1763-1776) alcançavam 131, em 1822 já somavam 346, com uma população urbana de aproximadamente 2.000 habitantes (Copstein, 1982: 67).

As instalações da Alfândega (1804) e da Câmara Municipal (1811) reafirmaram as funções de fiscalização e político-administrativas do único porto de mar da Capitania do Rio Grande São Pedro. A função religiosa do núcleo urbano colonial, como centro das práticas religiosas, da sociabilidade e da vida cultural,

2 Modelos de embarcações mercantes a vela de pequeno e médio porte, comuns na cabotagem e vias interiores brasileiras durante o período.

estava também representada na vila por três igrejas bem construídas: a Matriz São Pedro (1755), conjuminada a Capela São Francisco (1812), e a Igreja da Ordem Terceira do Carmo (1809).

A comparação entre dois documentos cartográficos produzidos respectivamente em c.1777 (Sousa, c.1777) e c.1816 (Carvalho, c.1816) pode nos fornecer um panorama dos reflexos deste período na configuração urbana (Figura 2). Tendo-se a Igreja Matriz São Pedro como referência, percebe-se que a conformação geral da vila no século XVIII possuía uma expressiva componente urbana (quarteirões, terrenos e arruamento) a oeste, o que indica a importância da ligação com hinterlândia no período da ocupação militar colonial³. Todavia, quando comparadas as duas representações, o núcleo da ocupação apresenta no princípio do século XIX um sensível deslocamento para leste, em direção à dita Rua da Praia, zona do porto. Ainda que a legenda da Planta urbana de c.1816 demonstre a expressividade da herança militar colonial na vila, pode-se concordar com Raphael Copstein (1982: 59) quando, ao analisar este documento, afirma que são os reflexos da atividade comercial que se lê na expansão urbana do período. A vila avança então pouco a pouco para leste, à medida que a cidade setecentista era soterrada sob dunas de areia.

De fato, o crescimento urbano de Rio Grande durante todo o século XIX seria marcado pelo constante esforço para a superação das limitações naturais, com a construção de praças, aterros e dragagens para satisfazerem as necessidades da urbanidade em transformação na península. Em grande medida, a crescente importância marítimo-comercial da vila se materializou no avanço por meio de aterros sobre a costa a partir da Rua da Praia. Essa tendência, que já aparece esboçada na Planta de c.1816, é reforçada nas décadas seguintes pela execução de dragagens no canal de navegação e aterros das margens em frente à orla.

3 Para uma análise do desenvolvimento da conformação urbana durante o período colonial e da ocupação espanhola ver Torres (2010) e Salvatori (1989).



Figura 2: Distribuição do núcleo urbano quando comparadas as Plantas de c. 1777 (acima) e de c. 1816 (abaixo). A Igreja Matriz São Pedro aparece identificada com a letra “A”, para referência. O norte aponta para cima (Fonte: Sousa, c.1777 e Carvalho, c.1816).

Em 1823, uma sociedade de acionistas financiou a vinda de máquinas a vapor para a dragagem do canal em frente ao porto, o que permitiu o acesso a navios maiores, de até 200 toneladas (Isabelle, 1983: 78). Sedimentos retirados da dragagem e restos de um antigo forte setecentista foram utilizados no aterro da margem em frente a Rua da Praia, resultando na criação de novas quadras e na retificação da orla para a construção do primeiro cais acostável do Porto do Rio Grande, na então recém criada Rua Nova das Flores (Copstein, 1982: 60). De fato, os documentos cartográficos consultados para as primeiras décadas dos século XIX indicam que a linha de costa em frente a cidade avançou cerca de 90

metros sobre as margens do canal de navegação, fruto das melhorias executadas no porto da vila (Santos, 1829; D'Andréa, 1835).

Nesta época, as principais obras públicas eram realizadas a custa dos negociantes sediados na vila, o que demonstra o dinamismo deste grupo no meio urbano. É o que menciona Arsène Isabelle, viajante naturalista que esteve na vila em 1834:

O que mais contribui para a prosperidade de S. Pedro é o espírito de associação de seus negociantes, os quais empregam grande parte das fortunas em empresas de utilidade pública, tentando atrair o comércio estrangeiro, assim como modificar, por obras importantes, os graves inconvenientes de uma situação tão desagradável quanto pouco cômoda que apresenta sua cidade. [...] Construiu-se uma alfândega espaçosa; foi feito o cais; um teatro acaba de ser levantado; o Paço do Conselho está em construção e tudo isso a custa dos negociantes da cidade (Isabelle, 1983: 78).

Na década de 1830 um novo alinhamento da orla foi executado, projetando o antigo cais cerca de 25 metros sobre a orla na sua extremidade oeste, acompanhando assim a nova extensão do trapiche da Alfândega. Na orla do porto, o cais da Rua Nova das Flores, construído com aterros em 1823 desaparece, dando lugar ao cais da Rua Nova da Boa Vista. Não é claro quando exatamente foi alterado o logradouro do cais, entretanto, obras de dragagem e aprofundamento do Canal da Barca executadas em 1833 (Copstein, 1982: 63), e a edificação do novo prédio da Alfândega, concluída c. 1832 (Pimentel, 1944: 356), podem estar relacionadas à construção do novo cais (Figura 3).

Este último alinhamento do Cais da Boa Vista e a localização do prédio da Alfândega seriam mantidos pelos próximos 40 anos. No ínterim que se estende desde a década de 1830 até a década 1850, a cidade recebeu também outros incrementos na sua urbanidade, como a construção do Teatro Sete de Setembro (1832), da Santa Casa de Misericórdia (1835), do edifício da Praça do Comércio e dos Correios (1844), da Bibliotheca Rio-grandense (1846) e do Mercado Público (1848) (Figura 4).

Somente na época que coincide com a participação brasileira na Guerra do Paraguai (1864-69), entretanto, é que novas reformas de grande monta viriam redefinir a face urbano-portuária junto a orla da Lagoa. Iniciam-se então importantes transformações na urbanidade da península, acompanhando o crescimento populacional e a diversificação nas perspectivas econômicas da região. Neste período, a zona portuária foi substancialmente modernizada com a construção de um portentoso cais de pedra, que aparelhou e aformoseou a orla da cidade. Segundo informações publicadas em Pimentel (1944: 341), o cais de pedra que viria a delinear a face urbano-portuária no final do século XIX até as primeiras décadas do século XX foi construído em três etapas entre os anos de 1869 e 1878.

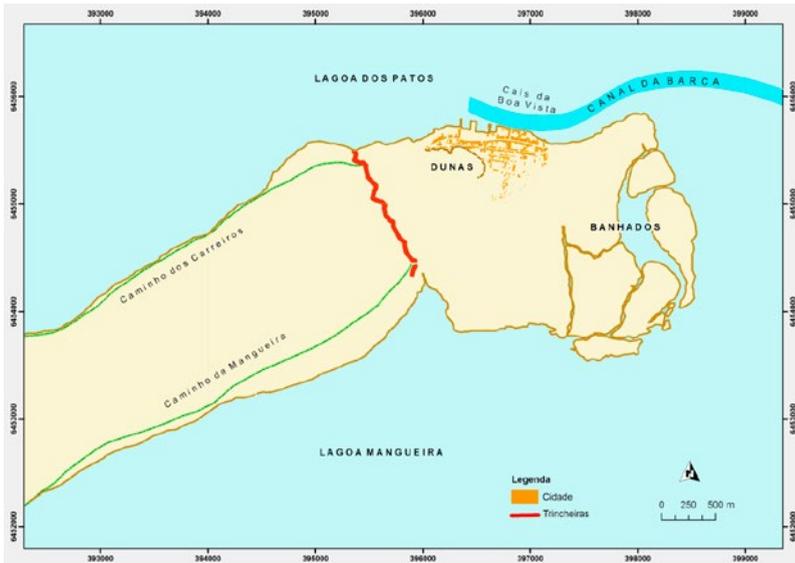


Figura 3: Configuração da península e do núcleo urbano cerca do ano de 1835, compilada a partir dos documentos cartográficos consultados para o período e mencionados no texto (Fonte: Torres, 2010: 51).

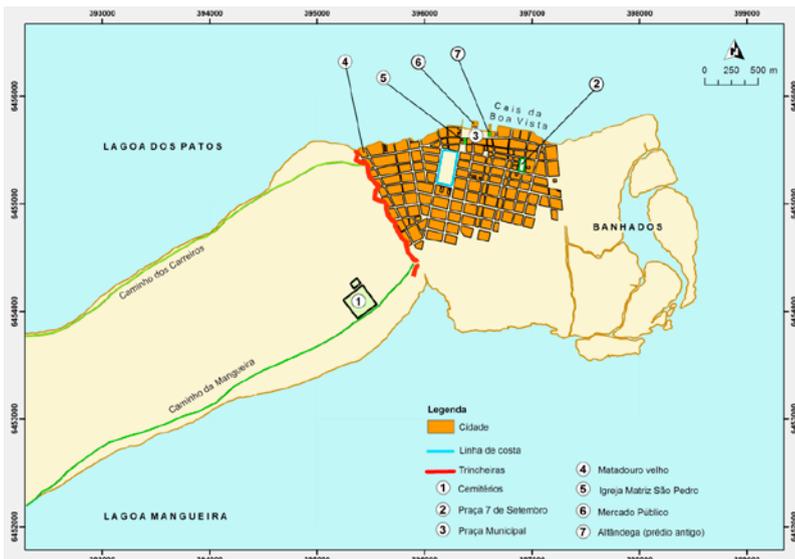


Figura 4: Configuração da península e do núcleo urbano cerca do ano de 1850, compilada a partir dos documentos cartográficos consultados para o período e mencionados no texto (Fonte: Torres, 2010: 51).

Já em 1854 aparecia nos Relatórios da Câmara Municipal o interesse da municipalidade na construção de um cais de pedra: “*Este será o primeiro passo para aformoseamento e importância da primeira cidade comercial da província, e os esforços dos seus habitantes, bem como a valiosa coadjuvação dos proprietários da Rua da Boa Vista, concluirão de certo essa obra gigantesca*” (Relatório da Câmara Municipal, 1854). Uma vez mais, as principais benfeitorias no aparelho portuário da cidade aparecem como fruto da ação material da sua elite mercantil, tentando atrair o comércio estrangeiro.

Fato é que, ainda que a Abertura dos Portos em 1808 tenha fornecido as condições políticas necessárias para a liberação do comércio marítimo brasileiro, não houve estímulo oficial para o aparelhamento da estrutura portuária do país (Nagamini, 1994:148-150). Somente em 1869, com o Decreto Imperial N° 1.746, estabelecem-se condições oficiais para a modernização das instalações portuárias brasileiras, autorizando o governo a contratar a construção de docas e armazéns para carga, descarga, guarda e conservação das mercadorias de importação e exportação nos diferentes portos do Império⁴.

Em função desta modernização no cais, a antiga estrutura de atracação construída por meio de “estacadas”, uma solução construtiva formada com pilares de madeira atados e preenchidos com aterros, foi substituída pelo cais de pedra, que além de funcional também valorizou a orla da cidade. O nome do cais comercial já havia sido alterado pouco antes da construção do cais de pedra, passando de Cais da Rua da Boa Vista para Cais da Rua Riachuelo em 1865, quando diversos logradouros da cidade tiveram seus nomes alterados em função da participação brasileira na Guerra do Paraguai (Torres, 2009).

Outro indicador significativo da modernização da orla portuária da cidade foi a construção de um novo prédio para a Alfândega entre 1875 e 1879 (Pimentel, 1944: 358). O prédio, em estilo neoclássico, ocupa ainda hoje todo o quarteirão, possuindo uma frontaria para o porto, onde figura sua torre de observação característica, e outra para a atual Rua Marechal Floriano, antiga Rua da Praia. Neste período, enquanto a municipalidade e os comerciantes sediados junto a orla investiam no aparelhamento e embelezamento da face urbano-portuária, a cidade expandia seus limites para oeste e para o sul da península. Este crescimento para o interior da península retrata as novas perspectivas da cidade diante da pressão urbana fomentada por um incipiente crescimento industrial, o aumento na oferta de empregos e a necessidade de terrenos baratos para a construção de **habitações populares** (Copstein, 1982: 65).

4 O decreto pode ser acessado na íntegra em: http://www.camara.gov.br/Internet/InfDoc/conteudo/colecoes/Legislacao/leis1869/leis1869_101.pdf (consulta em: 25/12/09).

As áreas pantanosas que margeavam a Lagoa Mangueira para além das Trincheiras⁵ foram utilizadas para a edificação do complexo da fábrica de tecidos Rheingantz na década de 1880, marco da industrialização brasileira e novo pólo dinamizador da urbanidade na península. Por volta da década de 1870, portanto, inicia-se um novo momento na narrativa do espaço urbano-portuário da cidade. A modernização do cais (1869/78), a industrialização precoce (1874), a estruturação do sistema de transportes urbano e ferroviário (1884), a iluminação a gás (1874), o telégrafo submarino (1874), a captação e distribuição de água com a construção da Hidráulica (1878), o calçamento das ruas principais (1870/80), o novo matadouro (1873), o paisagismo das praças (1870/80), entre outros incrementos, redimensionaram o espaço na península, confirmando a pujança econômica iniciada no período do comércio de exportação e importação (Figura 5).

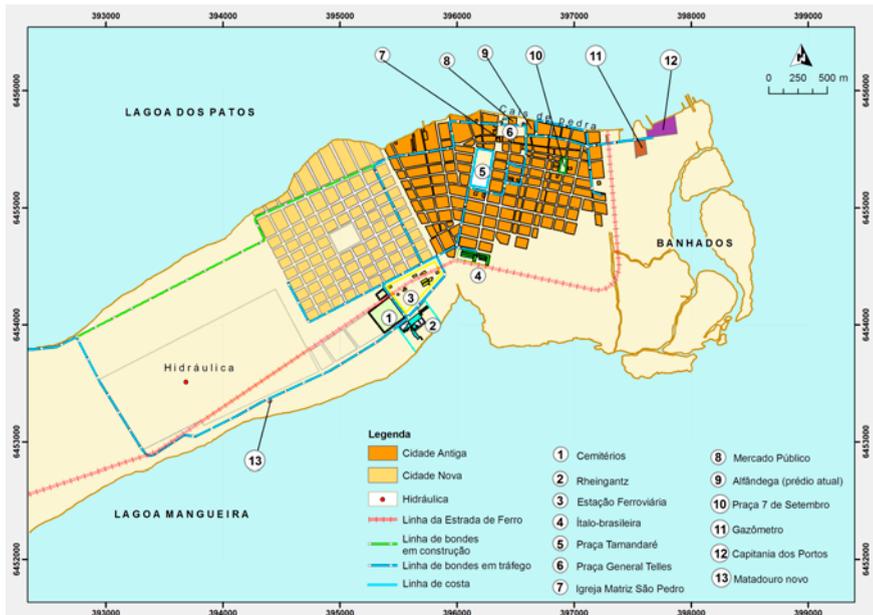


Figura 5: Configuração da península e do núcleo urbano após os desenvolvimentos das décadas de 1870 e 80, compilada a partir dos documentos cartográficos consultados para o período e mencionados no texto (Fonte: Torres, 2010: 53).

ESPAÇO MARÍTIMO E A MODERNIDADE A BORDO

Como visto, a inserção da cidade na lógica do capitalismo comercial oitocen-

5 Linha fortificada que protege a península durante o período militar no século XVIII.

tista e a formação de uma elite mercantil sediada no porto da vila dinamizaram a produção material do espaço urbano. O que discutiremos, a seguir, é como esta ação material da elite cidadina e o contato com o circuito atlântico da navegação engendraram um processo de diversificação social e de assimetria na utilização do espaço urbano, dirigido por questões tanto regionais, quanto puramente locais ou transatlânticas. Defini-se, neste período, a paisagem portuária como uma paisagem cultural no sentido atribuído por Hood (1997), ao referir-se à maneira como as paisagens são criadas através do uso, percepção e ação humanas, e são imbuídas de significados culturais em contextos históricos específicos.

Caso fossem levadas em consideração apenas a conformação natural do canal de navegação e as necessidades técnicas da logística portuária, Rio Grande não seria o lugar ideal para a instalação do porto. O cais da cidade só permitia a navegação de embarcações de pequeno porte, cujo acesso se fazia pelo tortuoso Canal da Barca e à custa de dragagens e reparos constantes que oneravam os custos da navegação mercantil. Na outra margem, a cidade de São José do Norte possui um excelente porto natural, aonde se chegava com menor custo e com mais segurança que em Rio Grande.

Isto não impediu que a cidade do Rio Grande se tornasse o centro mercantil-marítimo daquele espaço portuário. Havia, a primeira vista, uma necessidade geopolítica de manutenção do porto comercial naquele lado do canal, que nos remete à espacialidade setecentista de ocupação do território. **À medida que se consolida a elite mercantil do porto da vila do Rio Grande**, entretanto, essa dimensão geopolítica da ocupação da península aos poucos se transforma em questões da política local, como observou August de Saint-Hilaire no ano de 1820:

De situação também pouco favorável ao comércio, a cidade [do Rio Grande] torna-se triste, pois somente iates podem ancorar em seu porto. Repito que o progresso dessa cidade é devido unicamente à localização da Alfândega e à obrigação de para ela serem transportadas todas as mercadorias que vão a [São José do] Norte. Se privarem-na dessa proteção oficial, francamente contrária à ordem natural das coisas, entrará em decadência (Saint-Hilaire, 1974: 65).

Outro aspecto relevante é o papel das limitações naturais no crescimento da cidade. A leitura da bibliografia consultada nos orienta a pensar que a persistente invasão das dunas de areia que solapavam as construções setecentistas a oeste da vila forçou o deslocamento do núcleo urbano para a região central da península nas primeiras décadas do século XIX (Copstein, 1982; Salvatori et al., 1989; Queiróz, 1987). A despeito da precisão dos argumentos, devemos observar, no escopo de interesse deste trabalho, que neste período estava se constituindo no porto da vila a elite mercantil cuja ação viria a orientar o processo de organização

social e material daquele espaço urbano-portuário. É possível imaginar, portanto, no interstício da reação antrópica sobre o meio ambiente, um período de transformação nos valores internos da incipiente sociedade rio-grandina.

À medida que as dunas avançavam sobre as casas a oeste da vila, importantes incrementos na urbanização legitimavam o *status quo* de um modo de vida que se constituía essencialmente urbano-portuário. Os desenvolvimentos nas funcionalidades urbanas junto ao porto demonstram a crescente valorização da circulação mercantil-marítima na vila, alcançada no período que vai desde o final do século XVIII até a primeira metade do século XIX. A observação das representações cartográficas de c. 1816, 1829 e 1835 deixa claro as rápidas transformações que a ação dos comerciantes exerceu sobre a orla portuária, fruto do dinamismo da atuação desse grupo no meio urbano da cidade. Interessante observar como o discurso oficial associa esta ação empreendedora da elite mercantil com o bem público da cidade:

Os proprietários de embarcações, e negociantes desta cidade e seu termo, possuídos dos mais puros desejos de contribuir para o bem público e aumento do comércio, navegação e indústria, se propuseram no ano de 1831 abrir e conservar o canal denominado da Barca [...]. As vantagens que dali resultaram para esta cidade, o desenvolvimento do seu comércio, da sua indústria, artes e ofícios tem sido extraordinários [...].

Relatório da Câmara Municipal da cidade do Rio Grande (28 de junho de 1845).

Comerciantes estão sendo atraídos pelas oportunidades do comércio marítimo, ao passo em que o agenciamento das embarcações e a demanda por serviços portuários aumentavam a necessidade de profissionais e a especialização nas funções urbanas. Forma-se, no porto da vila e demais cidades da hidrovia interior, um tipo de mão-de-obra especializada, o escravo marinho, que a essa altura na primeira metade do século XIX já havia se tornado um elemento essencial nos serviços portuários e na navegação de cabotagem brasileira (Gutierrez, 2001; Berute, 2006; Mollet, 2007; Torres, 2010).

Além da exportação do charque e do couro, que sustentava a presença no cais de boa parte dos navios vindos do Atlântico, a partir de 1808 embarcações de diferentes nacionalidades passaram a visitar o porto da vila trazendo a bordo mercadorias diversificadas, seja para o comércio consignado, seja para “tentar o mercado”, como foi o caso da presença do mercador inglês John Luccock, que esteve em Rio Grande no ano de 1809. Luccock registrou assim suas impressões de uma sociedade em transformação:

Por essa época, o comércio do Rio Grande estava passando por grandes alterações, de cuja natureza e extensão os habitantes não se mostram a par. Suas importações

consistiam outrora de lãs de Portugal, algodão grosseiro do Brasil e de uma grande variedade de ferragens, louças, sal, fumo, açúcar, aguardente e escravos. Muitos destes artigos começam a ser desbancados pelos produtos ingleses, que se forneciam a preço mais barato e eram melhor adaptados ao crescente gosto pela exibição [...].

Nosso carregamento era da maior variedade que se possa imaginar ter cabido dentro de um navio pequeno [...]. Ninguém que possua alguma experiência do mundo, e ignore os hábitos deste recanto especial, poderá fazer idéia de quão poucas são as necessidades que seu povo demonstra ter e quão generalizado é seu pouco caso pelo luxo. É verdade [...] que começa a haver algum gosto e procura pelos produtos de nossa terra, mas tem progredido devagar [...] (Luccock, 1975: 122 – 123).

Percebe-se, no olhar do estrangeiro, a indicação de que Rio Grande já possuía as condições materiais e sócio-culturais transformativas características da modernização via urbano-portuária. Trata-se, portanto, de uma modernização não só material, mas também valorativa. É o que argumenta o arqueólogo Charles Orser (1996: 82-83), quando observa que a modernização pode ser descrita, sob o ponto de vista do seu impacto na sociedade, como um processo cultural no qual algumas pessoas passam a valorar positivamente as inovações e a introdução decorrente de novos produtos e processos, sendo percebidas como pessoas modernas, portanto “melhores”, por haverem aceitado as mudanças.

Ainda que processos similares já tenham sido propriamente discutidos para outros centros urbanos no sul do Brasil durante o século XIX (ver por exemplo Symanski, 1998; Thiesen, 1999; Tocchetto, 2004), procuro observar a seguir como os significados desta transformação valorativa foram negociados e como se materializaram no contexto concreto da paisagem urbano-portuária da cidade do Rio Grande. Situada em uma península plana e regular, constricta entre dunas e banhados insalubres, as fronteiras físicas entre os grupos sociais muitas vezes se definiam em sutis diferenciações na paisagem, manifestando assim assimetrias no uso e ocupação do solo:

A fileira principal de casas corre em direção leste-oeste [...]. Por trás dessa fileira de casas, que é realmente bonita e graciosa, fica uma rua de cabanas pequeninas e baixas, feitas de barro e cobertas de palha, habitações de classes mais baixas. Nesse lugar, aquelas acumulações de areia de que já falamos, frequentemente se dão, e, [...] muitas dessas casas foram quase totalmente soterradas e muito danificadas. Se não fosse essa barreira, as casas melhores estariam expostas ao mesmo destino” (Luccock, 1975: 117).

A Rua da Praia é larga, porém não perfeitamente reta. Dotada de belas casas de cobertura de telhas, construídas com tijolo, todas possuindo sacadas, várias com um andar e balcões de ferro. [...] No resto da cidade não se contam mais de seis ou oito casas assobradadas e as quatro últimas ruas compõem-se quase unicamente de míseras choupanas de telhado muito alto [sic], porém mal conservadas, pequenas, de paredes de enchimento, servindo de moradia à população pobre, operários e pescadores” (Saint-Hilaire, 1974: 64).

Além da já mencionada expressão material da elite cidadina junto ao porto, vislumbra-se então, por detrás da “fileira principal de casas”, a localização das camadas populares no meio urbano, configurando o que Molet (2007) distingue como uma “cidade rica” e uma “cidade pobre”. Nesta linha, Dode (2012) utilizou-se de documentos primários e técnicas de cartografia digital para delinear a presença de cortiços e habitações populares que se entremearam às margens da bem definida “zona de poder” estabelecida na orla portuária da cidade ao final do século XIX. Por outro lado, Vinícius Oliveira (2008, 2009) e Jovani Scherer (2008) estudaram variados nexos entre a realidade dos marinheiros, negros, pescadores e embarcações da cabotagem brasileira, e o universo social popular de Rio Grande no século XIX.

Estas pesquisas nos chamam atenção para a presença de uma “geografia negra e popular” inscrita no meio urbano das cidades portuárias brasileiras, forjada na perspectiva territorial do mundo atlântico oitocentista. Junto a estes autores os trabalhos de Jaime Rodrigues (1999) e Luiz Geraldo Silva (2001) para pensar algumas características deste tipo de modernização via urbano-portuária no Brasil oitocentista.

Naqueles lugares e em meio àquela paisagem, tripulantes estrangeiros e nacionais, marinheiros, assalariados livres, pobres, negros libertos ou cativos citadinos, que compunham a força de trabalho característica do circuito mercantil atlântico, conviviam e compartilhavam espaços de trabalho e sociabilidade. O navio, o cais e a cidade precisam, então, ser estudados como um contínuo para a ação dos diversos grupos envolvidos na constituição do espaço urbano-portuário rio-grandino no século XIX (Figura 6).



Figura 6: Desembarque no Cais da Boa Vista. Gravura de Francis Richard, 1860 (Fonte: Barreto 1973: 62).

De fato, a presença destas tripulações no cais da cidade era quantitativamente significativa. No ano de 1855, por exemplo, quando a população da cidade estava por volta de 11.000 habitantes, circularam pelo porto do Rio Grande um total de cerca de 10.903 tripulantes, dos quais 48% eram marinheiros estrangeiros, 18% nacionais livres e 34% escravos marinheiros (Torres, 2010). Estes dados nos fornecem uma base para dimensionarmos a presença deste grupo em termos da ação social no espaço urbano citadino. Para isso, entretanto, é preciso conhecermos melhor a condição do trabalhador embarcado que frequentou as cidades portuárias brasileiras após a Abertura dos Portos.

Aubert e Arner (1958), em seu estudo pioneiro, afirmaram que as tensões inerentes à situação do marinheiro e às condições do trabalho embarcado podiam ser ainda mais profundas que aquelas experimentadas no ambiente de trabalho das fábricas. Estes autores identificam o aspecto totalizante da vida a bordo, onde o marinheiro mora, trabalha e passa as horas de lazer no seu local de trabalho, entre colegas de trabalho e superiores, como um traço distintivo desta atividade. Questões relativas ao isolamento da família, do país e das comunidades de origem; a alta taxa de renovação das tripulações e a conseqüente instabilidade nas relações pessoais; o alto grau de hierarquização e segmentação ocupacional que criam barreiras à interação; e o rígido escalonamento profissional, onde a promoção e a ascensão profissional dependem não só de fatores técnicos, mas também de

fatores culturais relativos a capacidade do noviço em aderir à tradição da vida no mar e à comunidade do navio, também foram identificados como responsáveis pela radicalização das condições a bordo (Aubert e Arner, 1958: 200 – 219).

Tipicamente, as tripulações do circuito atlântico eram constituídas de marinheiros provenientes de diversas nacionalidades, etnias e origens, inclusive índios, negros e cidadãos capturados à força, formando uma cultura popular diversificada na base da pirâmide social do navio. No topo dessa pirâmide encontravam-se o capitão e os imediatos. Marcus Rediker (2007: 5), estudando a formação da mão-de-obra da navegação atlântica a partir do século XVIII, enfatizou a particularidade das relações de trabalho a bordo e a emergência de uma cultura marítima forjada no encontro entre “o demônio e o profundo mar azul”. De um lado estava o capitão, apoiado pelo comerciante e pelo Estado, o qual possuía poderes quase-ditatoriais a serviço do sistema capitalista globalizante, do outro, os implacáveis riscos inerentes à vida no mar e às travessias transatlânticas.

Assim, vivendo confinados, estes trabalhadores do mar vinham a experimentar nos espaços da cidade, em suas tabernas e prostíbulos, no mercado público, nos trapiches, nas fontes d’água, nas praças ou na beberagem em becos escuros e vielas mal calçadas, a liberdade para o convívio social. Nas cidades portuárias, portanto, na extensão urbana da territorialidade do Atlântico, os grupos populares encontravam o espaço necessário para certa autonomia. Para Vinícius Oliveira (2009: 4), isto fazia parte da busca destes marinheiros por socialização e reterritorialização, uma vez que os longos períodos embarcados e a constante mobilidade promoviam o afastamento das relações sociais.

Enquanto as formas de autoridade condizentes com a ordem econômica do capitalismo comercial se estendiam para dentro do navio e se espalhavam através do Atlântico, restava aos marinheiros e populares embarcados criarem os instrumentos da resistência naquele meio fluído de circulação cultural e reproduzi-los no espaço urbano das cidades portuárias (Rediker e Linebaugh, 1990; Rediker, 2007; Torres, 2014).

Daiane Molet, que estudou a autonomia e a transgressão de escravos em Rio Grande a partir dos registros do Livro da Cadeia Pública entre 1868 e 1870, identificou o cativo marinheiro como responsável pelo maior número de registros nos processos criminais. Neste estudo, a autora conseguiu também traçar o espaço de circulação de alguns daqueles “criminosos” no meio urbano da cidade, localizando na interface entre os navios e a zona portuária o meio privilegiado para a experiência da autonomia e da transgressão das normas cidadinas:

[...] a escravidão urbana tinha características específicas: sistema de ganho e aluguel, o ‘viver sobre si’, a maior autonomia para adquirir rendas. O cativo que

circulava pelas ruas do Rio Grande tinha mobilidade para assim obter ganhos. Dentre os escravos urbanos, o cativo marinheiro apresentava um diferencial, pois tinha uma ‘cultura marítima’ adquirida das longas viagens que possibilitavam o contato com outras culturas, idéias, religiões. [e] também apresentava uma enorme capacidade para transgredir as normas cidadinas (Molet, 2007: 24, 35 e 36).

Percebe-se que a relativa autonomia e a socialização diaspórica praticada por aqueles trabalhadores do mar nas cidades onde desembarcavam frequentemente entravam em choque com a ordem modernizante das elites locais. Nesta lógica, as práticas de reterritorialização deste grupo social precisavam ser coibidas. Formas de resistência, entretanto, aparecem centralizadas em locais particulares do meio urbano-portuário. Enquanto o Cais da Rua da Boa Vista concentrava o grosso do comércio vinculado ao negócio de importação e exportação, outros lugares como a fonte d’água da Geribanda, o Largo das Quitadeiras e o Mercado Público estavam identificados com a presença negra e popular no espaço urbano.

Pelo “Regulamento para a Praça do Mercado Público da cidade do Rio Grande”, publicado no Relatório da Câmara Municipal do Rio Grande em 9 de outubro de 1860, percebe-se que havia grande preocupação da municipalidade com as transgressões e “ajuntamentos” naquele espaço:

Art. 6º. Os que admitirem, ou consentirem que pernoitem escravos dentro de seus quartos; que permitirem que nos mesmos quartos haja ajuntamentos de escravos ou vadios; que converterem a sua habitação em casas de alcouce, de zungús⁶, de jogos de parada, de fortuna, de sortes, de azares e outros semelhantes; de receptáculos de objetos conhecidamente furtados; e os que venderem bebidas espirituosas, serão multados em 30\$ réis, e nas reincidências o dobro da multa. Os que fizerem, ou consentirem desordens, tumultos, e tudo quanto possa incomodar, ou alterar a ordem que cumpre conservar na mesma praça, serão multados em 4\$ réis, e nas reincidências o dobro.

Relatório da Câmara Municipal do Rio Grande, 1860.

Ao final da década de 1860, o porto do Rio Grande havia se tornado um dos mais importantes centros do comércio marítimo da América meridional, realizando comunicações e operações comerciais entre linhas de navegação regionais, platinas e transatlânticas (Camargo, 1868: 120). Como vimos, esta experiência do contato com o circuito atlântico da navegação refletiu-se de forma característica

6 Do dicionário Priberam da língua portuguesa: “Zungú” = Conjunto de habitações ordinárias; casa com pequenos quartos para baixo preço; barulho, confusão. “Alcouce” = Prostitúto (<http://www.priberam.pt/DLPO/> consulta em: 15/03/2010). Segundo Oliveira (2009: 6-7), “Zungús” ou “casas de angú” eram redutos que serviam de moradias ou local de refeição coletiva, e para onde convergiam africanos, croulos, libertos, homens e mulheres em busca de alimento, repouso, solidariedade, vida lúdica ou práticas religiosas.

na estruturação do espaço urbano.

O arqueólogo Matthew Johnson (1996: 2), ao estudar a cultura material e a paisagem na transição para o capitalismo na Inglaterra pós-medieval, observou que através das práticas sociais e materiais as pessoas criam e usam objetos e espaços, fragmentos da paisagem e arquitetura como portadores de significados. No detalhe abaixo, essa relação faz-se notar tanto nas referências em inglês do letreiro *ship stores*, quanto na arquitetura dos sobrados que, com suas torres de observação, pretendiam olhar “além” nesse espaço marítimo da modernidade (Figura 7).

Nesse sentido, percebo como a paisagem portuária construída no século XIX refletia expectativas geradas no contato entre as embarcações e o porto. Mas é, sobretudo no termo “Cais da Boa Vista”, que me aproximo do modo estas expectativas foram equacionadas na face urbano-portuária da cidade. A “Boa Vista”, neste contexto, parece servir tanto ao olhar de quem chega ao porto com ao de quem dele espera o que vem do mar.

A expressão no meio urbano desta conexão com o circuito atlântico da navegação oitocentista deve, entretanto, ser considerada além da sua face evidente. O contato entre as especialidades marítima e urbana produziu em Rio Grande na primeira metade do século XIX uma cidade moderna e cosmopolita no cais da Rua da Boa Vista, no restante da orla e nas ruas fronteiriças ao porto, ao mesmo tempo em que, por detrás das ruas principais, construía uma cidade que se complexificava na borda do mundo moderno, entre dunas de areia e banhados insalubres (Figura 8).



Figura 7: Recorte de uma montagem fotográfica da face urbano-portuária da cidade por

volta de 1865, com vista parcial do Cais da BoaVista, autor desconhecido (Fonte: Bibliotheca Rio Grandense).



Figura 8: Vista para o interior da cidade em cerca de 1865, tomada a partir das torres de observação do cais (Fonte: Bibliotheca Rio Grandense).

Interessante observar como a produção social do espaço e a construção das paisagens modernas pode ser algo essencialmente político. Rio Grande, sem vocação natural para cidade portuária, fisicamente voltada para o interior da Lagoa dos Patos, construiu e hierarquizou sua paisagem urbana na primeira metade do século XIX segundo as expectativas de um mundo transatlântico e de uma economia capitalista embarcada.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

No decorrer do século XIX, a circulação de embarcações, mercadorias, pessoas e propósitos aprofundou o conteúdo sócio-histórico do espaço portuário da cidade do Rio Grande. A inserção do porto na lógica do capitalismo comercial oitocentista e a formação de uma elite mercantil sediada no porto da vila engendraram um processo de diversificação social e de assimetria na utilização do espaço urbano, dirigido por questões tanto regionais, ou mesmo puramente locais, como por questões transatlânticas ou globais. As adversidades do ambiente físico natural, por vezes contrárias à própria lógica da navegação, não impediram que a cidade florescesse como principal centro urbano-portuário, administrativo e político do espaço marítimo conhecido como Porto do Rio Grande.

Tendo em vista a proposta inicial deste estudo, percebo que Rio Grande já possuía na primeira metade do século XIX as condições materiais e sócio-culturais

transformativas características da modernização via urbano-portuária. A Abertura dos Portos e a sustentação econômica da atividade charqueadora favoreceram a articulação da cidade nas formas históricas do capitalismo comercial, concentrando no porto da vila uma elite mercantil em sintonia com as novas possibilidades de enriquecimento. O desenvolvimento nas funcionalidades urbanas junto à orla da cidade no século XIX demonstram a crescente valorização da circulação mercantil-marítima na vila, e os efeitos da ação dinâmica dessa elite no meio urbano.

Entretanto, enquanto a elite cidadina empenhava seu potencial transformativo na constituição do espaço na lógica produtiva do capitalismo, os diversos grupos imbricados na complexidade do processo local buscaram encontrar seus lugares e estabelecer as suas retóricas naquela paisagem construída para conectar Rio Grande e sua hinterlândia às formas transatlânticas do capital. A moderna face urbano-portuária, então organizada como representação das expectativas desta elite na realização do comércio ultramarino, contrastava com a expectativa dos grupos populares e marinheiros, para os quais o porto e a cidade representavam o espaço para socialização e autonomia. A busca dos trabalhadores do mar por reterritorialização se confrontava com a ordem aparente do cais e se misturava no interior da cidade, por entre becos e vielas, no mercado público e nas fontes d'água, com os grupos populares citadinos. Vemos que o cais, como lugar do contato entre as embarcações e o porto, concentrou significados distintos e por vezes contraditórios para os diversos grupos envolvidos.

AGRADECIMENTOS

O autor gostaria de agradecer a Profa. Dra. Beatriz Thiesen e aos colegas do projeto *Paisagens e identidades: a modernidade riograndina* (Laboratório de Arqueologia do Capitalismo - *Liber Studium*/ICHI/FURG) pelas discussões e incentivo na exploração deste tema, além do levantamento de dados que contribuíram para a realização deste trabalho. Também agradeço ao Prof. Dr. Lúcio Menezes, do Laboratório Multidisciplinar de Investigação Arqueológica – *LÂMINA*/ICH-UFPel, pela revisão e sugestões feitas a este manuscrito.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ALBERT, V. e ARNER, O. 1958. On the social structure of the ship. *Acta Sociologica*, vol. 3:200-219. Londres.
- BARRETO, A. 1973. *Bibliografia sul-rio-grandense*. Vol. 1. Conselho Federal de Cultura, Rio de Janeiro.
- BAVA-DE-CAMARGO, P. 2009. *Arqueologia de uma cidade portuária: Cananéia, séculos XIX-XX*. Tese de Doutorado. São Paulo, USP. 192p.
- BERUTE, G. 2006. *Dos escravos que partem para os portos do sul: características do tráfico negreiro do Rio Grande de São Pedro do Sul*. 200f. Dissertação de mestrado, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre.
- BLOT, M. L. 2003. Os portos na origem dos centros urbanos: contributo para a arqueologia das cidades marítimas e flúvio-marítimas em Portugal. *Série Trabalhos de arqueologia*, nº. 28. Instituto Português de Arqueologia, Lisboa.
- CAMARGO, A. E. 1868. *Quadro estatístico e geográfico da província de São Pedro do Rio Grande do Sul*. Tipografia do Jornal do Comércio, Porto Alegre.
- CARVALHO, J. V. c. 1816. *Planta da Villa de Rio Grande de S Pedro do Sul*. Acervo Digital do Projeto: Paisagens e identidades: a modernidade riograndina. Laboratório de Arqueologia do Capitalismo - *Liber Studium*. Original na Bibliotheca Riograndense, Rio Grande, RS.
- CHAVES, A. J. G. 1978. *Memórias econômico-políticas sobre a administração pública do Brasil*. ERUS, Porto Alegre.
- COPSTEIN, R. 1982. Evolução urbana do Rio Grande. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Sul*. N. 122. Porto Alegre.
- COSTA, E. V. da. 1987. Urbanização no Brasil no século XIX. In: *Da monarquia à República: momentos decisivos*. Editora Brasiliense S.A., São Paulo.
- D'ANDRÉA, F. J. S. S. 1835. *Planta da Villa do Rio Grande*. Acervo Digital do Projeto: Paisagens e identidades: a modernidade riograndina. Laboratório de Arqueologia do Capitalismo - *Liber Studium*. Original na Bibliotheca Riograndense.
- DE CERTEAU, M. 1996. *A invenção do cotidiano*. 2ª ed. Editora Vozes, Petrópolis.
- DILLON, C. H. 1849. *Planta hidrográfica da barra do Rio Grande do Sul 1849*. Reproduzido do Atlas das obras do porto e barra do Rio Grande do Sul – histórico. Oficinas Gráficas da Federação, Porto Alegre, 1926.
- DODE, M. S. 2012. “Fazer-me um cortiço debaixo das janelas!...”: Os cortiços na paisagem

- urbana da Rio Grande oitocentista*. 131f. Monografia de Conclusão do Curso de Arqueologia, Instituto de Ciências Humanas e da Informação, Universidade Federal do Rio Grande, Rio Grande.
- FERNANDES, D. J. M. 1961. Descrição corográfica, política, civil e militar da Capitania do Rio Grande de São Pedro do Sul (1804). In: A primeira história gaúcha. *Pesquisas*. n. 15. UNISINOS, Porto Alegre.
- GUTIERREZ, E. 2001. *Negros, charqueadas e olarias: um estudo sobre o espaço pelotense*. 2ª ed. Editora e Gráfica Universitária, Pelotas.
- HODDER, I. & HUTSON, S. 2003. *Reading the past: current approaches to interpretation in Archaeology*. 3ª ed. Cambridge University Press, Reino Unido.
- HOOD, J. E. 1997. Social Relations and the Cultural Landscape. In: YAMIN, R. & METHENY, K. B. (ed.) 1997. *Landscape Archaeology: Reading and Interpreting the American Historical Landscape*. The University of Tennessee Press, Knoxville.
- ISABELLE, A. 1983. *Viagem ao Rio Grande do Sul*. Martins Livreiro Ed., Porto Alegre.
- JOHNSON, M. 1996. *An Archaeology of Capitalism*. Blackwell Publishers Ltd., Oxford.
- LUCCOCK, J. 1975. *Notas sobre o Rio de Janeiro e partes meridionais do Brasil*. EDUSP Livraria Itatiaia Editora LTDA., São Paulo.
- MOLET, C. D. G. 2007. *Na escuridão da noite... Autonomia e transgressões de cativos marinhos nas ruas e becos da cidade do Rio Grande (1868-1870)*. 95f. Monografia de conclusão do Curso de História. Departamento de Biblioteconomia e História. Universidade Federal do Rio Grande, Rio Grande.
- NAGAMINI, M. 1994 Engenharia e técnicas de construções ferroviárias e portuárias no Império. In: VARGAS, M. (org.) *História da técnica e da tecnologia no Brasil*. Unesp / Ceeteps, São Paulo.
- OLIVEIRA, V. P. 2008. Sobre o convés: marinheiros, marítimos e pescadores negros no mundo atlântico do proto de Rio Grande/RS (século XIX). In: *IX Encontro Estadual de História*, 2008, Porto Alegre.
- OLIVEIRA, V. P. 2009. Escravos, marinheiros embarcações e pescadores negros no mundo atlântico de Rio Grande/RS. In: *4º Encontro Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional*, Curitiba.
- ORSER, C. E. 1996. *A Historical Archaeology of the Modern World*. Contributions to Global Historical Archaeology. Plenum Press, Nova Iorque.
- OSÓRIO, H. O. 2007. *O Império Português no Sul da América: Estancieiros, Lavradores e Comerciantes*. Editora da UFRGS, Porto Alegre.

- PIMENTEL, F. 1944. *Aspectos Gerais do Município do Rio Grande*. Oficina gráfica da Imprensa Oficial, Porto Alegre.
- QUEIRÓZ, M. L. B. 1987. *A vila do Rio Grande de São Pedro 1737-1822*. Editora e Gráfica da FURG, Rio Grande.
- RELATÓRIOS DA CÂMARA MUNICIPAL DA CIDADE DO RIO GRANDE. Consultados para os anos de 1845, 1854 e 1860. Acervo Digital do Projeto: Paisagens e identidades: a modernidade riograndina. Laboratório de Arqueologia do Capitalismo - *Liber Studium*.
- REDIKER, M. 2007. *Between the devil and the deep blue sea*. Cambridge University Press, Nova York.
- REDIKER, M. & LINEBAUGH, P. 1990. The many-headed hydra: sailors, slaves, and the Atlantic working class in the eighteenth century. *Journal of Historical Sociology*. n.3. Reino Unido.
- RODRIGUES, J. 1999. Cultura marítima: marinheiros e escravos no tráfico negreiro para o Brasil (sécs. XVIII e XIX). *Revista Brasileira de História*. V. 19, n. 38, p. 15-53. São Paulo.
- SAINT-HILAIRE, A. 1974. *Viagem ao Rio Grande do Sul*. EDUSP Livraria Itatiaia Editora LTDA., São Paulo.
- SALVATORI, E. et al. 1989. Crescimento horizontal da cidade do Rio Grande. *Revista Brasileira de Geografia*. v. 51, n. 1, p. 27-71. IBGE, Rio de Janeiro.
- SANTOS, M. G. 1829. *Planta Da Villa De Rio Grande De S Pedro*. Acervo Digital do Projeto: Paisagens e identidades: a modernidade riograndina. Laboratório de Arqueologia do Capitalismo - *Liber Studium*. Original na Bibliotheca Riograndense.
- SCHERER, J. S. 2008. *Experiências de busca da liberdade: alforria e comunidade africana em Rio Grande, séc. XIX*. 193f. Dissertação de Mestrado. Programa de Pós-Graduação em História, Universidade do Vale do Rio dos Sinos, São Leopoldo.
- SHANKS, M. & TILLEY, C. 1987. *Social Theory and Archaeology*. Polity Press, Oxford.
- SILVA, L. G. 2001. *A Faina, a Festa e o Rito – Uma etnografia histórica sobre as gentes do mar (sécs. XVII ao XIX)*. Editora Papirus, São Paulo.
- SYMANSKI, L. C. P. *Espaço privado e vida material em Porto Alegre no século XIX*. Porto Alegre: EDIPUCRS, 1998.
- SOUSA, F. F. c.1777. Demonstração Da Vila de São Pedro do Rio Grande. In: BARRETO, A. 1979b. A opção portuguesa: restauração do Rio Grande e entrega da Colônia do Sacramento (1774 – 1777). *História Naval Brasileira*, v. 2, t. 2. Serviço

- de Documentação Geral da Marinha, Rio de Janeiro.
- THIESEN, B. V. 1999. *As paisagens da cidade: arqueologia da área central de Porto Alegre do século XIX*. 244f. Dissertação de mestrado. Programa de pós-graduação em História. Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre.
- TILLEY, C. 1994. *A phenomenology of landscape*. WBC Bookbinders, Reino Unido.
- TOCCHETTO, F. 2004. *Fica dentro ou joga fora? Sobre as práticas cotidianas em unidades domésticas na Porto Alegre oitocentista*. 343f. Tese de doutoramento. Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul.
- TORRES, L. H. 2009. A colonização açoriana no Rio Grande do Sul (1752-63). *Revista Biblos*. 16: 177-189. Editora da FURG, Rio Grande.
- TORRES, R. O. 2010. “... e a modernidade veio a bordo”: *Arqueologia histórica do espaço marítimo oitocentista na cidade do Rio Grande/RS*. 110f. Dissertação de Mestrado. Programa em Memória Social e Patrimônio Cultural. Universidade Federal de Pelotas, Pelotas.
- TORRES, R. O. 2014. Handling the ship: rights and duties of masters, mates, seamen and owners of ships in nineteenth-century merchant marine. *International Journal of Maritime History*. 26(3): 587-599.
- TUAN, Yi-fu. 1980. *Topofilia: um estudo da percepção, atitudes e valores do meio ambiente*. Difiel, Sao Paulo.