

VESTÍGIOS – Revista Latino-Americana de Arqueologia Histórica

Volume 16 | Número 1 | Janeiro – Junho 2022

ISSN 1981-5875

ISSN (online) 2316-9699

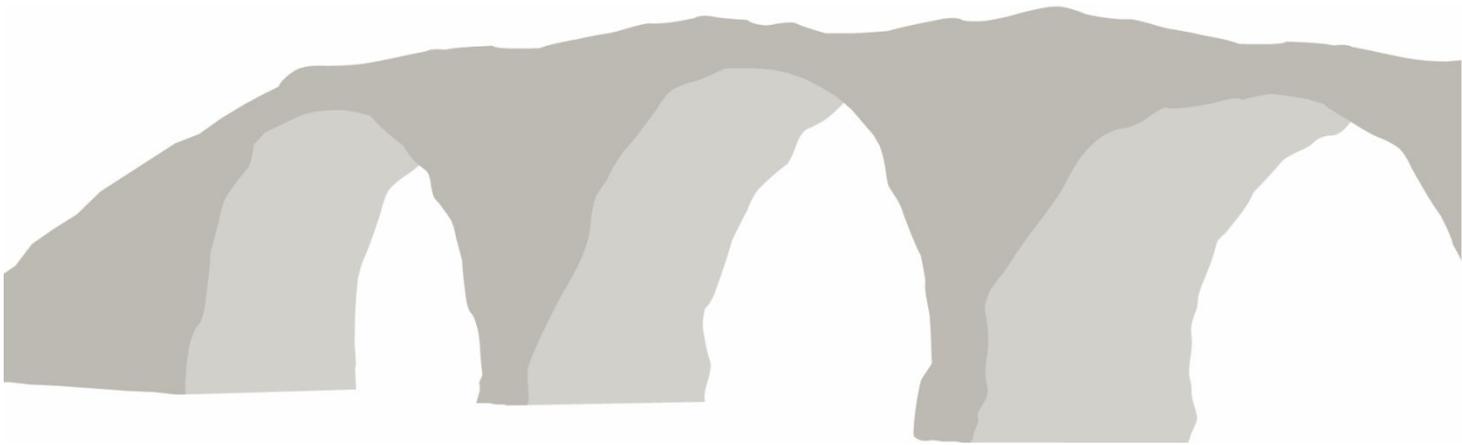
**ARQUEOLOGIA DO PORTO DE PELOTAS (RS):  
A PRAÇA DOMINGOS RODRIGUES E SEU ENTORNO (1870-1930)**

**ARQUEOLOGÍA DEL PUERTO DE PELOTAS (RS):  
LA PRAÇA DOMINGOS RODRIGUES Y SU ENTORNO (1870-1930)**

**ARCHAEOLOGY OF PORT OF PELOTAS (RS):  
DOMINGOS RODRIGUES SQUARE AND ITS ENVIRONMENT (1870-1930)**

Camila Fabiane da Silveira





*Submetido em 21/01/2021.*

*Revisado em: 09/06/2021.*

*Aceito em: 10/07/2021.*

*Publicado em 13/01/2022.*

**ARQUEOLOGIA DO PORTO DE PELOTAS (RS):  
A PRAÇA DOMINGOS RODRIGUES E SEU ENTORNO (1870-1930)**

**ARQUEOLOGÍA DEL PUERTO DE PELOTAS (RS):  
LA PRAÇA DOMINGOS RODRIGUES Y SU ENTORNO (1870-1930)**

**ARCHAEOLOGY OF PORT OF PELOTAS (RS):  
DOMINGOS RODRIGUES SQUARE AND ITS ENVIRONMENT (1870-1930)**

Camila Fabiane da Silveira<sup>1</sup>

---

RESUMO

O presente artigo aborda o porto de Pelotas (RS) a partir do espaço da Praça Domingos Rodrigues, do período temporal de 1870 a 1930 e mediante o olhar analítico da Arqueologia de Portos. Deste modo, com base em preceitos dessa arqueologia, foi executado um levantamento de dados acerca dessa praça e se buscou entender como ela atendeu à dinâmica portuária por meio de elementos emersos, de interface e de atividades. Essa pesquisa possibilita visualizar também algumas das sociabilidades de carácter portuário, político e religioso que ocorriam na praça e algumas das pessoas que participavam.

**Palavras-chave:** Porto de Pelotas, Praça Domingos Rodrigues, Arqueologia de Portos.

---

<sup>1</sup> Mestra em Arqueologia pelo Programa de Pós-Graduação em Arqueologia da Universidade Federal de Sergipe (PROARQ/ UFS). E-mail: [camilaadasilveira@gmail.com](mailto:camilaadasilveira@gmail.com). ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-4941-0129>.

RESUMEN

Este artículo aborda el puerto de Pelotas (RS) desde el espacio de la Plaza Domingos Rodrigues en el período de tiempo de 1870 a 1930 y a través de la mirada analítica de Arqueología de Puertos. Así, con base en los preceptos de esa arqueología, se realizó un levantamiento de datos sobre esta plaza y se intentó comprender cómo se encontró con la dinámica del puerto a través de elementos emergidos, de interfaz y de actividades. Esta investigación también permite visualizar algunas de las sociabilidades de carácter portuario, política y religiosa que tuvieron lugar en la plaza y algunas de las personas que participaron.

**Palabras clave:** Puerto de Pelotas, Plaza Domingos Rodrigues, Arqueología Portuaria.

ABSTRACT

This article approaches the port of Pelotas (RS) from Domingos Rodrigues Square, in the timeframe between 1870 and 1930 through the analytical look of Archaeology of Ports. Thus, based on the precepts of this archaeology, a survey of data about this square was carried out and an attempt was made to understand how it served the port dynamics by means of emerged elements, of interfaces and of activities. This research also makes it possible to visualize some of the sociability of portuary, political and religious character that occurred in the square and some of the people who participated in it.

**Keywords:** Port of Pelotas, Domingos Rodrigues Square, Archaeology of Ports.

O porto de Pelotas está situado no estado do Rio Grande do Sul, no município de Pelotas e às margens do Canal São Gonçalo, canal que estabelece uma ligação entre a Laguna dos Patos<sup>2</sup> e a Lagoa Mirim. Em um ponto específico de contato entre as águas da Laguna dos Patos e as águas do Canal São Gonçalo, está a barra do porto de Pelotas (Figura 1). O porto contemporâneo é constituído de distintos bens e espaços que remetem a variados períodos. Dentre os espaços, há a Praça Domingos Rodrigues – reconhecida em nossos dias também como Praça da Alfândega, constituída por duas quadras (Figura 2) –, que não está dentro da área do porto organizado de Pelotas e não atende à dinâmica portuária. Contudo, a partir de pesquisa em distintas fontes documentais e iconográficas, é possível observar que, no período de 1870 a 1930, a praça – especificamente a da quadra que fica entre as ruas Conde de Porto Alegre, Dona Mariana, Benjamin Constant e Xavier Ferreira, próxima à área do porto organizado<sup>3</sup> (Figura 3) – estava às margens do Canal São Gonçalo e atendia à dinâmica portuária e náutica<sup>4</sup>. Essas dinâmicas ocorriam mediante elementos emersos e de interface que estavam, respectivamente, localizados na praça ou nas suas margens. Além disso, materiais flutuantes singravam ao redor de sua orla e nas suas proximidades e fomentavam essa dinâmica aquática.

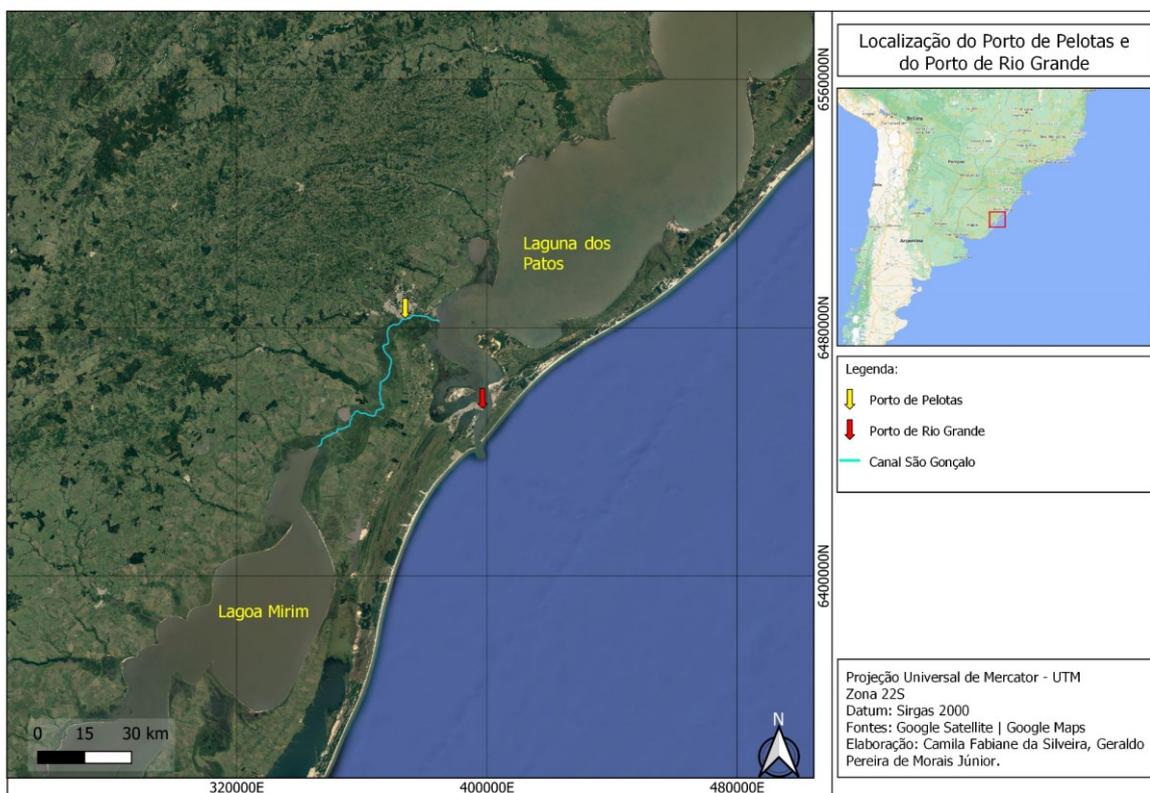


Figura 1. Imagem que retrata a localização do porto de Pelotas em relação ao Porto de Rio Grande, aos cursos aquáticos da Laguna dos Patos, do Canal São Gonçalo e da Lagoa Mirim. Fonte: Google Earth e Open Street Map.

<sup>2</sup> O termo Laguna dos Patos remete à Lagoa dos Patos. Embora seja recorrente encontrar suportes documentais e outros materiais com essa última expressão, o correto é a expressão Lagoa dos Patos.

<sup>3</sup> Há indícios documentais que sugerem que a outra quadra da praça (2) pode também ter atendido à dinâmica portuária até por volta de 1905 (antes da conclusão de seu ajardinamento e da inserção no seu centro do chafariz as Três Meninas, que ocorreram por volta de 1909 e 1910), contudo só pesquisas vindouras podem tratar sobre.

<sup>4</sup> A conclusão de partes do cais do porto organizado e sua inauguração no ano de 1940 fez com que partes da praça perdessem suas funções portuárias. No entanto, não sabemos se algum trecho dela continuou atendendo à dinâmica portuária nas décadas de 1940 a 1960, quando ainda não havia sido finalizada a construção do cais do novo porto (Silveira, 2019).

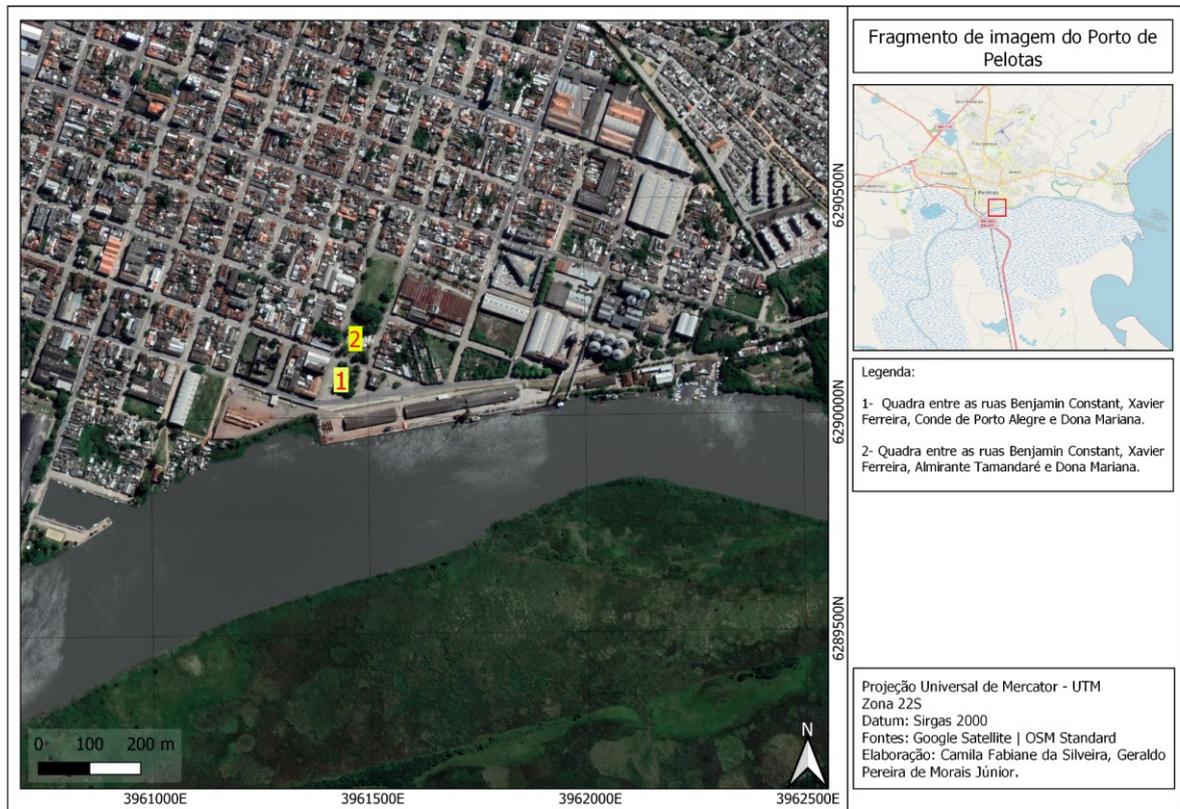


Figura 2. Fragmento de imagem do porto de Pelotas e indicação das duas quadras da Praça Domingos Rodrigues. O número 1 indica a quadra que fica entre as ruas Benjamin Constant, Xavier Ferreira, Conde de Porto Alegre e Dona Mariana. O número 2 remete à quadra que fica entre as ruas Benjamin Constant, Xavier Ferreira, Almirante Tamandaré e Dona Mariana. Fonte: Google Earth e Open Street Map.



Figura 3. A fotografia à esquerda ilustra a Praça Domingos Rodrigues (registro feito entre as ruas Xavier Ferreira e Benjamin Constant) e o registro fotográfico à direita capta um fragmento dessa mesma quadra da praça a partir da rua Conde de Porto Alegre (observem as copas de árvores do espaço da praça e o porto organizado no sentido oposto). Fonte: Fotografias de Camila Fabiane da Silveira, 2019.

Assim, este artigo visa identificar os distintos elementos que foram sendo inseridos no espaço da quadra no transcurso do tempo e quais circulavam em sua proximidade, verificando os que se associavam à dinâmica aquática. Além disso, objetiva-se reconhecer que atividades e interações sociais ocorriam na praça e no entorno

de seus cais e que estavam conectadas à circulação de embarcações e a algumas das pessoas que se faziam presentes.

Deste modo, pretende-se compreender as dinâmicas e atividades portuárias que ocorriam no porto modernizado de Pelotas a partir da praça Domingos Rodrigues. Essa tipologia portuária em Pelotas surgiu na Praça Domingos Rodrigues e nas suas proximidades na década de 1870 e perdurou até o princípio da inauguração do porto organizado de Pelotas no ano de 1940 (Silveira, 2019).

O estudo dos seus variados elementos foi feito a partir de notícias veiculadas nos seguintes jornais de época: “A Federação”, “Diário de Pelotas”, “Jornal do Comércio”, “Onze de Junho” de Pelotas; de Correspondência da Câmara Municipal de Pelotas; e de material cartográfico. Dados de caráter secundário, como livros, dissertações de mestrado, também foram utilizados no reconhecimento das materialidades associadas à praça. No que concerne às sociabilidades no porto, com a presença de políticos, comerciantes, engenheiros, dentre outros, estas foram identificadas, sobretudo, a partir do material jornalístico.

A pesquisa da praça, dos elementos postos nesse local e das atividades que ocorriam foram orientados por conceitos da Arqueologia de Portos. A seguir são apresentados estudos que versam sobre portos, os quais nos instruem a respeito da diversidade de realidades portuárias, tanto em relação aos seus aspectos materiais como aos sociais.

#### ARQUEOLOGIA DE PORTOS: TIPOLOGIAS PORTUÁRIAS, SEUS ATRIBUTOS E USOS

O conceito de porto, em linhas gerais, remete a um espaço constituído material e socialmente, que fica próximo às águas – como um rio, um canal (como no caso do porto de Pelotas), uma lagoa, ou o mar. Tal definição é influenciada pelo estudo de Paulo Bava de Camargo (2009). Nele, há espaços, materialidades emersas (associados à dinâmica terra-água-terra, e que estão em meio terrestre), e de interface (que estão entre terra e água e estabelecem uma ligação entre esses dois ambientes, como cais e trapiches) e embarcações relacionados à dinâmica do espaço aquático, embora possa haver, no mesmo, áreas e materialidades que não são vinculadas às dinâmicas aquáticas, como sugere Bava de Camargo (2009). Por mais abrangente que se tenha tentado ser com essa definição, o termo porto não se limita a essas características e explicações. Assim, um porto também pode possuir e exibir uma paisagem natural e ser utilizado para atividades portuárias, como sugerem Maria Luísa de Brito Henriques Pinheiro Blot (2003) e Adam Rogers (2013).

Além disso, comumente, e a depender do recorte investigativo, um porto pode estar para além de suas terras, de sua linha de interface, de seus cais, de suas águas adjacentes e de seus variados bens, ou seja, ele pode ser visto como indissociável de sua cidade – mesmo se ela não está localizada na zona portuária (relação explorada por Blot, 2003, e Bava de Camargo, 2009) –, de outras hidrologias e de outros portos, aos quais estava associado pelos contatos portuários e aquáticos mediante os circuitos de navegação.

Esta concepção de que um porto pode ser interpretado a partir de uma ampla área é influenciada pelo modo como James Delgado (2009) interpretou o desenvolvimento da zona portuária de São Francisco no período da Corrida do Ouro, ou seja, a partir de um sistema marítimo. Ela também é embasada na forma como Bava de Camargo (2009) analisou o Porto de Cananéia (SP), a saber, a partir de outros portos da região e do capitalismo.

Conforme o que é possível depreender a partir de estudos que versam sobre portos, houve distintas tipologias portuárias as quais se caracterizaram de modos distintos. Dentre esses estudos, está a dissertação de mestrado de Maria Luísa de Brito Henriques Pinheiro Blot (2003), que discutiu a relação entre o surgimento

de centros urbanos e a proximidade destes com as águas e portos. Nessa pesquisa, ela explora como se caracterizaram alguns portos portugueses, apresentando a perspectiva de que os primeiros não possuíam equipamento portuário.

Por seu turno, o arqueólogo James Delgado (2009) investigou o veloz desenvolvimento da zona portuária de São Francisco entre 1849 e 1856. A análise da paisagem da Corrida do Ouro é investigada a partir dos seguintes elementos: “[...] cais, docas, embarcações encalhadas, construção da zona portuária, e seus conjuntos associados, incluindo cargas armazenadas, mercadorias perdidas ou descartadas, e até mesmo o aterro usado para aterrar o mar” (Delgado, 2009, p. 14, tradução nossa).<sup>5</sup> A pesquisa de Delgado sugere que foram as embarcações abandonadas e seus usos na construção do porto que contribuíram para um rápido desenvolvimento dessa zona portuária. Delgado (2009) discorreu, ainda, sob uma perspectiva contextual, sobre as comissões de comerciantes que participaram também da rápida construção dessa zona portuária de São Francisco.

Paulo Fernando Bava de Camargo (2009) foi outro pesquisador que tratou acerca de portos. Em sua pesquisa de doutorado, discorreu a respeito do estabelecimento do capitalismo no baixo Vale do Ribeira (SP) no período de 1850 a 1950. Na investigação da difusão desse sistema econômico, abordou a navegação a vapor, as Companhias Nacionais de Navegação a Vapor, bem como o sistema produtivo e de escoamento do arroz e as construções emersas e bens portuários. Na sua pesquisa também procurou relacionar e entender os diversos processos de beneficiamento e de escoamento do arroz e os diferentes circuitos de navegação com a conformação de distintos portos no que alude às suas configurações materiais e às dinâmicas de interface. Ademais, estudou a relação entre o desenvolvimento da cidade e os circuitos aquáticos, e abordou quando principiou o processo de modernização dos portos.

Além dos referidos estudiosos, Rodrigo Torres (2010) explorou, em sua dissertação de mestrado, a cidade de Rio Grande (RS) do século XIX e como a modernidade se revelou nas embarcações e no “espaço urbano-portuário rio-grandino”. Torres apresenta a tese de que o navio de longo curso foi “[...] um poderoso meio de circulação e agenciamento daquelas práticas e símbolos culturais ligados à experiência da modernidade” (Torres, 2010, p. 15). A modernidade no porto de Rio Grande se revelou na construção de um cais de pedra que ocorreu entre os anos de 1869 e de 1878 (Pimentel, 1944 – como citado em Torres, 2010). No entanto, outras informações do texto sugerem que o processo de modernização principiou nas décadas de 1820 e de 1830 com a construção de um cais de aterro e com o aumento na quantidade de edificações na cidade (Torres, 2010).

Em linhas gerais, essas pesquisas de portos nos sugerem que cada porto teve sua história, ou seja, indicam quando e como esses portos receberam distintas marcas materiais e de uso devido, às quais se devem a distintas motivações sociais, a limitações econômicas e à localização e às características geográficas de cada porto. Assim, a Arqueologia de Portos ou a Arqueologia Portuária visa o estudo tanto de um porto em um determinado período cronológico como das áreas e dos bens que atenderam (ou ainda atendem) diretamente e indiretamente a sua dinâmica portuária. Além disso, tem interesse também pelas transformações físicas dos portos e das

---

<sup>5</sup> “[...] wharves, docks, beached ships, waterfront building, and their associated assemblages, including stowed cargoes, discarded or lost merchandise, and even the landfill used to reclaim land from the sea” (Delgado, 2009, p. 14).

transformações da sociedade e do tipo de produção que constituíram um dado espaço portuário (Bava de Camargo, 2009; 2017a; 2017b).

Voltando à tese de doutorado de Bava de Camargo, o autor esclarece a respeito dessas diferenciações fundamentado nas classificações de porto organizado e porto não organizado. Estes, respectivamente, são:

[...] maciças construções iniciadas nas décadas finais do século XIX e que hoje são controlados pela União e/ou administrados pelos estados, não importando se concessionados total ou parcialmente. Estão fisicamente segregados do ambiente envoltório por meio de cercas, muros ou grandes avenidas. Os portos não organizados são todos os outros que não se encaixam no primeiro grupo, podendo ser portos naturais ou conjunto de trapiches e píeres controlados pelo município ou por particulares, cujas obras são feitas de acordo com os usos [...] De modo geral não estão separados de seu ambiente envoltório [...] (Bava de Camargo, 2009, p. 41).

Além das características mencionadas, um porto não organizado poderia apresentar algum afeiçoamento (Bava de Camargo, 2017a). Este termo, conforme se interpreta, fundamentado nas explanações de Blot (2003), que por sua vez se firmou em suas pesquisas bibliográficas, remete a modificações sutis em áreas de interface com o intuito de utilizá-las como um porto. Um exemplo de afeiçoamento, com base no estudo de Blot (2003), pode ser um ponto de interface (ou seja, um determinado local entre terra e águas) que foi alterado e, assim, recebeu uma pequena declividade e passou a se configurar como um varadouro (local que possibilita puxar uma embarcação para terra e no sentido das águas). Esses portos não organizados podem ter se caracterizado também como um porto de poder, ou seja, aquele que apresentou algum controle de caráter portuário (Bava de Camargo, 2017a).

A construção de alguns portos do final do século XIX e princípio do século XX ocorreu sob a lógica da modernização. O decreto 1.746 de 13 de outubro de 1869 foi um marco legal na criação dessa tipologia portuária, ou seja, do porto modernizado (Bava de Camargo, 2009). O surgimento dessa tipologia de porto pode também ter ligação com o projeto traçado por Manoel da Cunha Galvão, designado “Melhoramento de Portos do Brasil” (Galvão, 1869 como citado em Freitas, 2009, p. 8). Galvão, no ano de 1869, de acordo com o que consta no texto de José Francisco Bernardino Freitas (2009), sugeriu que o Governo implementasse melhoramentos nos portos mediante concessões a empresas privadas (Galvão, 1869 – como citado em Freitas, 2009). A construção desses portos ocorreu por meio de aterros, conforme podemos interpretar a partir das colocações de Freitas (2009). Contudo, esse modo de construção de portos não foi apenas uma prática e um elemento relacionado à configuração de portos imperiais (e aos portos modernizados), pois, também de acordo com Freitas (2009), aterros foram feitos igualmente para a construção dos primeiros portos republicanos. Ademais, o porto modernizado poderia ter sido concessionado a uma(s) companhia(s) privada(s) e/ou ser construído por uma elite local, e/ou por órgãos públicos e seus membros (Torres, 2010; Silveira, 2019).

A construção dos portos modernizados esteve vinculada também ao contexto internacional da época, ou seja, à industrialização. O surgimento do marco legal de criação de portos modernizados no Brasil esteve relacionado à Revolução Industrial e ela impactou material e socialmente a dinâmica portuária (como a dinâmica náutica, a dinâmica de circulação terrestre de mercadorias e pessoas), como é possível notar no estudo de Camila Fabiane da Silveira (2019) e no presente artigo. Correlacionado ao âmbito das águas, houve a produção de embarcações da era industrial, dos vapores com seus cascos de ferro ou aço, de grande calado e com luz elétrica a bordo. Assim, os vapores e as Companhias Nacionais de Cabotagem foram identificados como relacionados ao processo de modernização de portos a partir dos estudos de Paulo Bava de Camargo (2009), de Rodrigo Torres (2010) e de Camila Fabiane da Silveira (2019).

Outros bens industriais que marcaram os portos modernizados, e estiveram associados também ao contexto da industrialização, são os trilhos de bondes, os trilhos ferroviários. Os armazéns e trapiches também foram marcas distintas desse porto (Bava de Camargo, 2009). Dentre esses bens, os vapores possibilitaram uma comunicação aquática também com portos longínquos, como se pode averiguar com base nos estudos de Bava de Camargo (2009), de Torres (2010) e de Silveira (2019). Por outro lado, os trilhos dos bondes e os próprios bondes permitiram uma comunicação portuária com outras áreas de um local, como com a cidade.

Os portos modernizados, os que despontaram pelo Brasil, apresentaram suas singularidades em virtude das características das áreas nas quais estavam e do quando e como foram sendo constituídos materialmente e socialmente. Os portos organizados podem ter sua origem relacionada à modernização (Bava de Camargo, 2009), ou seja, quando seus equipamentos portuários começaram a surgir. Esse porto significou uma outra forma de gerir os portos no Brasil. No ano de 1993, o aludido porto passa a ser gerido pela União, conforme nos informa Bava de Camargo (2009), mas também pode ter se caracterizado como um novo modo de construir. No país, sua construção pode ter iniciado no começo do século XX.

Os portos organizados, conforme se interpretou, também apresentaram suas distinções, seja pela extensão da área aterrada sobre a qual foi construído o novo cais, seja pela quantidade de armazéns, por suas dinâmicas náuticas, pelos tipos de mercadorias que transitavam e transitam e pelas especificidades geográficas.

A arqueologia social de portos possibilita distintas interpretações de portos e de seus variados elementos para além de suas tipologias portuárias anteriormente tratadas, de suas características materiais – como tecnológicas – e dos entes públicos e privados que o constituíram; podemos entender os portos a partir de seus usos e apropriações, dos significados atribuídos a eles por diferentes pessoas, conforme sugere Adam Rogers (2013). O autor pontua que “Uma arqueologia social dos portos nos permite desenvolver perspectivas mais críticas do material arqueológico e situá-lo dentro de um contexto social e histórico mais amplo.” (Rogers, 2013, p. 182, tradução nossa)<sup>6</sup>, e podemos discorrer sobre eles a partir de alguns temas:

Um aspecto da arqueologia social dos portos também pode ser abordado através do estudo das várias atividades que ocorreram nesses contextos de zona portuária. Os locais de zonas portuárias encorajaram tipos específicos de comportamento humano e atividades que podem diferir de outros contextos. Em alguns casos o desenvolvimento de novas formas de portos e instalações portuárias podem ter conduzido para mudanças no modo como as atividades das zonas portuárias foram organizadas. Uma abordagem social para porto e arqueologia portuária podem colocar mais ênfase sobre o entendimento dos significados contextuais dessas estruturas através do povo que viveu e trabalhou nessas localidades (Rogers, 2013, p. 187, tradução nossa).<sup>7</sup>

A arqueóloga Luciana de Castro Nunes Novaes (2017) abordou a praia da Preguiça, em Salvador, a partir de práticas de trabalho. Essa pesquisadora investigou em sua tese de doutorado a praia da Preguiça sob as perspectivas de lugar cultural e de patrimônio imaterial. A praia da Preguiça é vista também em relação ao contexto portuário e marítimo. A pesquisa dessa praia, ou seja, da identificação de seus lugares culturais e de seus patrimônios imateriais, ocorreu a partir do trabalho, do comércio de rua, da quitanda e do reconhecimento

---

<sup>6</sup> “A social archaeology of ports and harbours allows us to development more critical perspectives of the archaeological material and place it within its wider social and historical context.” (Rogers, 2013, p. 182).

<sup>7</sup> “An aspect of the social archaeology of ports and harbours can also be approached through the study of the various activities that took place in these waterfront contexts. Waterfront locations encouraged specific kinds of human behaviour and activities that could differ from other contexts. In some cases the development of new forms of port and harbour installations could lead to changes in the way in which waterfront activities were organised. A social approach to port and harbour archaeology can put more emphasis on understanding the contextual meanings of these structures through the people that lived and worked in these localities” (Rogers, 2013, p. 187).

de suas associações com a presença africana e afrodescendente e de mulheres e de homens. Luciana Novaes apresentou a tese da praia “enquanto um campo político de manifestações culturais, sociais e artísticas de um contexto portuário colonial.” (Novaes, 2017, p. 48).

A Arqueologia de Portos, bem como o estudo desenvolvido por Luciana Novaes (2017), integra o campo da Arqueologia de Ambientes Aquáticos (Bava de Camargo, 2017). Segundo a definição do estudioso Bava de Camargo (2017a), é uma arqueologia que “envolve o estudo da cultura material relacionada à interação do ser humano com o ambiente aquático” (Bava de Camargo, 2017a, p. 31). A Arqueologia de Ambientes Aquáticos foi embasada no conceito de “Arqueologia do Meio Aquático” adotado por Maria Luísa de Brito Henriques Pinheiro Blot (2003).

Ambos os estudiosos, Maria Luísa Blot (2003) e Paulo Fernando Bava de Camargo (2009), evocam uma arqueologia que abarca os distintos meios aquáticos para além de uma área do conhecimento que trata restritamente dos sítios e bens arqueológicos de caráter marítimo e para além de uma arqueologia que se detém especificamente e exclusivamente a bens arqueológicos submersos.

#### A METODOLOGIA: OS DADOS PORTUÁRIOS DE PELOTAS A PARTIR DE REGISTROS ESCRITOS, ICONOGRÁFICOS E CARTOGRÁFICOS

A metodologia que orienta a reconstrução dessa praça e de seu entorno e a identificação de seus usos é a da Arqueologia Extensiva. Segundo Barceló (1988), essa Arqueologia “[...] implica a mobilização de toda informação, incluída a escrita, para identificar, relacionar e entender todos os traços dos assentamentos desaparecidos e dos entornos por eles produzidos, também desaparecidos” (Barceló, 1988, p. 195, tradução nossa)<sup>8</sup>. No entanto, no presente artigo, o estudo se restringiu a abordar dados dos seguintes materiais: de notícias dos jornais “A Federação” de Porto Alegre, “Diário de Pelotas” de Pelotas, “Jornal do Comércio” de Pelotas, “Onze de Junho” de Pelotas, Correspondência da Câmara Municipal de Pelotas, Relatórios do Município de Pelotas, material cartográfico e iconográfico. Alguns dos registros jornalísticos foram justapostos à fonte cartográfica e à iconográfica a fim de clarificar a localização de materialidades.

Além disso, dados provindos de livros e de produção acadêmica que discorrem sobre o porto foram empregados também com o intuito de reconstituir a imagem da praça e de seus usos, bem como de algumas pessoas envolvidas. Informações advindas de livros, de monografia de conclusão de curso, de dissertação de mestrado, de tese de doutorado, de artigos científicos e de revistas da década de 1910 foram utilizadas com o fito de reconstituir o contexto socioeconômico do despontar do porto na praça Domingos Rodrigues.

Após a contextualização, apresenta-se, então, uma narrativa sobre o porto, a qual foi elaborada a partir das distintas fontes e dos exercícios analíticos mencionados.

#### OS PORTOS DE PELOTAS A PARTIR DE CONTEXTOS ECONÔMICOS E SOCIAIS

No final do século XVIII e no século XIX, ocorreram as primeiras implantações e a dispersão de charqueadas às margens do Arroio Pelotas e do Canal São Gonçalo em Pelotas (Gutierrez, 2001). Nessas, era

---

<sup>8</sup> “[...] implica la movilización de toda la información, incluída la escrita, para identificar, relacionar y entender todas las trazas de los asentamientos desaparecidos y de los entornos por ellos producidos, también desaparecidos” (Barceló, 1988, p. 195).

fabricado o charque – cujo produto final consistia em mantas de carne salgada de boi – e, conforme a expressão adotada por Gutierrez (2001), os seus “subprodutos”, como o sebo, a graxa e o couro. Os surgimentos das charqueadas são associados

[...] a notável ampliação do número de *plantations* açucareiras, tanto no sudeste e no nordeste brasileiro quanto no Caribe, provocou a entrada de centenas de milhares de escravos africanos nas mencionadas plantações, fato que gerou uma elevada demanda por alimentos. As primeiras charqueadas instaladas em Pelotas nos fins do século XVIII surgiram da necessidade de suprir estes novos mercados (Vargas, 2014, p. 543).

Nas charqueadas pelotenses, as atividades associadas à produção e ao transporte aquático do charque e dos subprodutos eram executadas pela mão de obra escrava de africanos e afrodescendentes (Gutierrez, 2001). Dentro das charqueadas, como sugere Gutierrez (2001), havia portos e por meio deles ocorria o escoamento de mercadorias. Alguns dos charqueadores também detinham embarcações para a efetivação do transporte fluvial (Gutierrez, 2001; Vargas, 2013).

No contexto produtivo das charqueadas de Pelotas, a economia rio-grandina do charque passou por oscilações no século XIX, com algumas épocas favoráveis economicamente aos charqueadores pelotenses (Vargas, 2012a; Vargas, 2013). As décadas de 1850 e de 1860<sup>9</sup> foram marcadas por disputas econômicas entre o Rio Grande do Sul, Buenos Aires e Montevidéu, relacionadas sobretudo aos mercados de charque – conforme se interpreta a partir das informações apresentadas por Jonas Vargas (2012a; 2014). No contexto dessa concorrência mercantil, ocorreu, na década de 1860, “[...] o apogeu da produção e do comércio do charque rio-grandense [...] e teve como mercado impulsionador o nordeste agrário, e não os cafezais do sudeste” (Vargas, 2014, p. 553).

Até 1875, o charque de Pelotas era baldeado até o porto de Rio Grande e deste, por meio de outras embarcações de maior calado, singravam rumo às regiões do nordeste e do sudeste<sup>10</sup>. No ano de 1876, após a dragagem do Canal São Gonçalo, o porto de Pelotas passou a receber embarcações de longo curso (de outros lugares), de cabotagem nacional; passou a estar conectado diretamente a portos do sudeste e do nordeste, como por meio de Companhias Nacionais de Navegação (Silveira, 2019<sup>11</sup>).

Contudo, mesmo com o desassoreamento do Canal, houve embarcações que continuaram não adentrando no porto de Pelotas, possivelmente pelos calados dos materiais flutuantes e pelas dificuldades de navegação que persistiram no final do século XIX e nas primeiras décadas do século XX e, deste modo, permaneceu também a prática do transbordo e da baldeação até o porto de Rio Grande<sup>12</sup>. Mas, talvez, a navegação fluvial continuou também por outras razões, como pela necessidade de outras dinâmicas de navegação fluvial para os passageiros terem mais de uma opção de navegação, pois, após a primeira ação de desassoreamento, passaram a singlar, no final do século XIX, alguns vapores que circulavam entre os portos de Rio Grande e Pelotas, entre os portos de Pelotas, Rio Grande e Porto Alegre, conforme sugerem os dados apresentados em Silveira (2014).

Quanto à produção do charque na cidade de Pelotas, esta foi sendo abandonada no início do século XX (Vargas, 2013). No que concerne ainda ao contexto da economia charqueadora, houve, possivelmente, um interesse por parte dos charqueadores que houvesse o desassoreamento do canal, pois a baldeação ocasionava

---

<sup>9</sup> Que antecederam a construção de um cais à volta da praça Domingos Rodrigues.

<sup>10</sup> Lopes Netto, J. S. (diretor). *Revista do 1º Centenário de Pelotas*, Pelotas, 1912 n. 5.

<sup>11</sup> Outras pesquisas documentais também evidenciaram isso.

<sup>12</sup> Pesquisa efetuada em diversos jornais sugere isso.

mais custos, tarifas<sup>13</sup>. Segundo um documento, os primeiros que tentaram concretizar a desobstrução do canal foram os charqueadores Domingos José de Almeida e Antônio José Gonçalves Chaves no ano de 1833; e, por conta do contexto político e conflitos da época, a desobstrução não se efetivou<sup>14</sup>. A organização da *Companhia da Desobstrução da Foz do São Gonçalo* na década de 1860 foi atribuída ao charqueador Antônio José Gonçalves Chaves, filho de Antônio José Gonçalves Chaves – pai e filho detinham o mesmo nome<sup>15</sup>.

#### A PRAÇA DOMINGOS RODRIGUES: SEUS VARIADOS ELEMENTOS, SEU ENTORNO E AS ATIVIDADES PORTUÁRIAS E NÁUTICAS (1870-1933)

Uma área privada foi doada no ano de 1846 pela família do charqueador Domingos Rodrigues para o município de Pelotas e foi determinada para ser a Praça Domingos Rodrigues (Gutierrez, 2004). Na década de 1870, a praça recebeu novos contornos terrestres (aterros) e teve partes de sua extensão configurada e gerida pela *Companhia Ferro Carril e Caes de Pelotas* – cujas ações dependiam da anuência prévia por parte da Câmara Municipal de Pelotas e do presidente da província de São Pedro do Rio Grande do Sul –; recebeu elementos em seu entorno passando a atender à dinâmica portuária em uma área aberta, sem barreiras físicas (Wittmann, 2006; Silveira, 2019).

Neste período, na década de 1870, a praça ficava às margens do Canal São Gonçalo, tendo em seu entorno o trapiche São Pedro, que se tratava de uma ponte ou uma escada para embarque e desembarque de pessoas. Fontes documentais sugerem que esse trapiche ficava próximo da praça e de um banhado; uma planta baixa de 1883 sugere uma localização, contudo não sabemos se havia nessa época uma construção adjacente a ele. Esse trapiche figura em documentação desde 1860.



Figura 4. Planta de Pelotas e a indicação da localização da quadra da praça (área aproximada delimitada pelo círculo vermelho), que fora a extensão do cais e onde possivelmente estava o trapiche S. Pedro (indicado pela seta amarela). Fonte: Fragmento de Planta da Cidade de Pelotas, 1882 do Acervo do NEAB/ UFPel.

<sup>13</sup> Lopes Netto, J. S. (diretor). *Revista do 1º Centenário de Pelotas*, Pelotas, 1912, n. 5.

<sup>14</sup> Lopes Netto, J. S. (diretor). *Revista do 1º Centenário de Pelotas*, Pelotas, 1912, n. 5.

<sup>15</sup> Lopes Netto, J. S. (diretor). *Revista do 1º Centenário de Pelotas*, Pelotas, 1911, n. 1.

No ano de 1873, passou a circular, na praça e nas suas proximidades e perto do trapiche São Pedro, um bonde movido a animais. Esse bonde estabeleceu um elo entre o porto e a cidade e vice-versa. A instalação da linha do bonde e a circulação dos bondes ocorreram a cargo da *Companhia Ferro Carril e Caes de Pelotas* (Wittmann, 2006).

Na praça Domingos Rodrigues da década de setenta do século XIX, as mercadorias que chegavam por *iates, palhabetes, paquetes, vapores* eram depositadas<sup>16</sup>. Circulavam nas proximidades charretes (que eram registradas em documentos de época como carros), bem como conduções da *Companhia Ferro Carril e Caes de Pelotas* que transportavam mercadorias (Monquelat, 2015)<sup>17</sup>. Todos os veículos, movidos a animais, estavam associados à dinâmica portuária e náutica, pois os bondes e os carros que transportavam pessoas poderiam conduzir as que recém desembarcavam de uma embarcação e que desejavam se direcionar à cidade, assim como as que partiam da cidade rumo ao porto com o intuito de tomar passagem num determinado material flutuante<sup>18</sup>. Do mesmo modo, as mercadorias poderiam chegar no porto por meio de uma embarcação e partirem rumo à cidade mediante um carro da *Companhia Ferro Carril e Caes de Pelotas* e as mercadorias poderiam partir da cidade mediante um carro dessa companhia e chegarem ao porto e deste serem transportadas por alguma embarcação.

A dinâmica dessa praça, relacionada à circulação aquática, e de seu entorno possivelmente se intensificou a partir de 1876, quando parte do serviço de desassoreamento da barra de Pelotas (local entre as águas do Canal São Gonçalo e da Laguna dos Patos) foi concluído – e que ocorreu mediante ações da *Companhia da Desobstrução da Foz do S. Gonçalo* e do engenheiro J. L. Huber<sup>19</sup>. Nesse período algumas embarcações de cabotagem nacional e de longo curso passaram a singrar pelo porto de Pelotas, inclusive aportando nos arredores da praça.

As atividades de aterramento de porções da praça e os desassoreamentos do canal São Gonçalo objetivavam que o porto de Pelotas recebesse embarcações de longo curso. Sabe-se também que, no período, a praça não apresentava calçamento: matéria jornalística do ano de 1882 indica a reivindicação do calçamento e aponta sua relevância para o porto de Pelotas<sup>20</sup>.

Essa praça apresentava, ainda, um cais de estacada na linha de interface. Ademais, possuía no final do século XIX um cais administrado pela *Companhia Ferro Carril de Pelotas* – no qual poderia ser cobrada uma tarifa para atracar<sup>21</sup> – e outro gerido pelo município, cuja localização precisa é desconhecida (Silveira, 2019). Contíguo a esses cais, havia o trapiche São Pedro, que pode ter sido administrado pela *Companhia São Pedro* em fins do século XIX, também possuindo um vapor designado *São Pedro*, que atendia a serviços náuticos do porto de Pelotas – realizava práticas de transbordo<sup>22</sup> –, navegação interior e singrava até o porto de Rio Grande.

---

<sup>16</sup> Câmara Municipal de Pelotas. Pelotas, 13 maio 1873. *Correspondências da Câmara Municipal de Pelotas*.

<sup>17</sup> A Federação. *Órgão do Partido Republicano*, Porto Alegre, 29 nov. 1905, n. 276, p. 1

<sup>18</sup> Noticiário. *Diário de Pelotas*, Pelotas, 13 out. 1878, n. 231, p. 1-2. Outras notícias jornalísticas também evidenciam essas dinâmicas.

<sup>19</sup> Lopes Netto, J. S. (diretor). *Revista do 1º Centenário de Pelotas*, Pelotas, 1912, n. 5; Noticiário. *Diário de Pelotas*, Pelotas, 2 dez. 1876, n. 271, p. 1.

<sup>20</sup> Na matéria é citada a praça S. Domingos – que é neste artigo interpretada como praça Domingos Rodrigues. Fonte: Notícias. *Onze de Junho*, Pelotas, 24 de ago. 1882, n. 886, p. 2.

<sup>21</sup> Noticiário. *Jornal do Comércio*, Pelotas, 8 de fev. 1876, n. 30, p.2.

<sup>22</sup> “Passagem (de viajantes, mercadorias, etc.) dum veículo [embarcação] para outro”, Ferreira, 2010, p. 750.

A praça e o trapiche faziam parte do chamado “do ancoradouro do porto de Pelotas”<sup>23</sup>. Segundo uma notícia de jornal, ele se estendia entre a foz do rio Santa Bárbara e a charqueada pertencente a Heleodoro Filho<sup>24</sup> no ano de 1878. Nesse mesmo ano, a área é ampliada e passa a ser considerada entre o rio Santa Bárbara até o Arroio Pelotas, com base em dados da pesquisa de Arriada (1994).

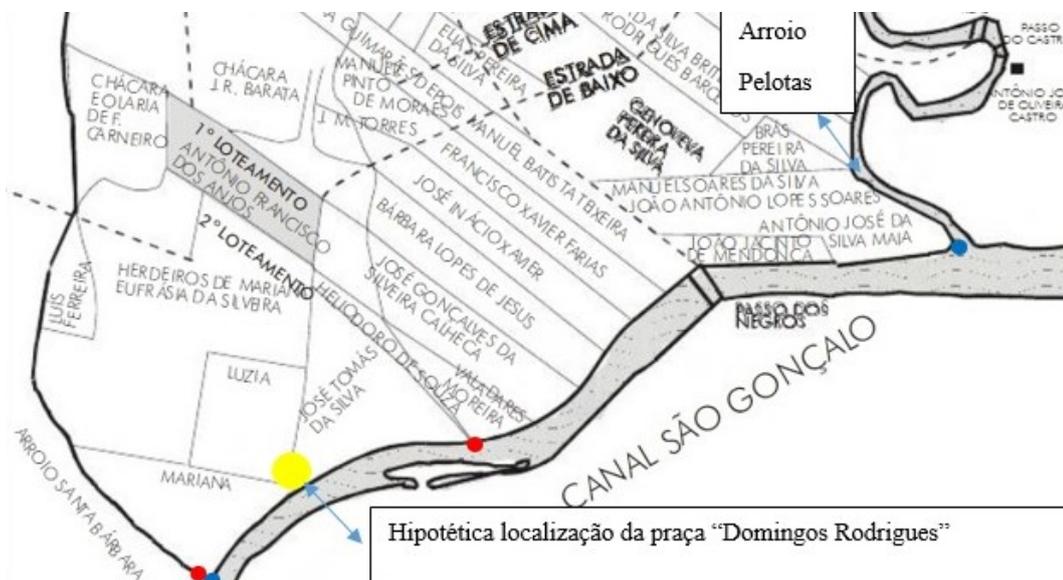


Figura 5. Os pontos azuis se referem à delimitação da área que o ancoradouro se estendia (entre o Arroio Santa Bárbara e a charqueada de Heleodoro Filho) e os pontos vermelhos sinalizam a nova extensão determinada em 1878 (todos os pontos foram inseridos na planta pela autora do artigo). Fonte: Fragmento da Planta apresentada em Gutierrez, 2001, p. 164.

Nessa praça e nas suas proximidades, aportavam e zarpavam embarcações e ocorria o embarque e desembarque de passageiros. No dia 11 de fevereiro de 1876, pessoas, como políticos locais, se aglomeraram na Praça Domingos Rodrigues, bem como em outros pontos do porto, observando as águas do São Gonçalo à espera da chegada do *palhabote Tampico*. Nessa ocasião, a embarcação, de cabotagem nacional, que passava pelo de porto de Pernambuco, aportava pela primeira vez no porto de Pelotas.

No ato receptivo, pessoas, como os integrantes da banda musical *Lyra Pelotense*, zarparam do porto através do *vapor Helena* e foram à barra de Pelotas aguardar a chegada do *Tampico*. O *vapor S. Pedro* foi outra embarcação que partiu do porto à barra de Pelotas. Nele, segundo noticiou a imprensa local, foram embarcados: diretores da praça do comércio, da *Companhia de Desobstrução da Foz do São Gonçalo*, famílias, membros da elite da cidade – conforme o texto jornalístico sugere –, membros da imprensa e a sociedade de música União.

Após o encontro dos vapores e do *Tampico* e das pessoas embarcadas na barra, todas essas embarcações singraram as águas do Canal São Gonçalo em direção ao porto de Pelotas. O *Tampico* atracou junto ao cais da *Companhia Ferro Carril e Caes de Pelotas*, provavelmente junto ao cais da praça, pois essa companhia administrava também partes do cais da praça. Em sua chegada, foram lançados da embarcação designada *Tampico* um cabo e uma prancha – esta possibilitou o contato entre o cais e o convés ou outro piso da embarcação. A prancha

<sup>23</sup> Ancoradouro: “Lugar onde ancoram (...) [embarcações]; amarração, fundeadouro”. Fonte: Ancoradouro. *Dicionário Brasileiro da Língua Portuguesa*. Retrieved from <http://michaelis.uol.com.br/busca?r=0&f=0&t=0&palavra=ancoradouro>.

Como a definição sugere, esse espaço pode ser usado, também, além de para a prática náutica de ancorar, para a prática de atracação de embarcações. Atracar é “Amarrar uma embarcação ao cais por meio de cabos”. Fonte: Atracar. *Dicionário Brasileiro da Língua Portuguesa*. Retrieved from <http://michaelis.uol.com.br/busca?r=0&f=0&t=0&palavra=atracar>.

<sup>24</sup> Noticiário. *Diário de Pelotas*, Pelotas, 23 de jul. 1878, n. 163, p. 1.

devia compensar também a diferença de altura entre a embarcação e o cais da praça. A partir da prancha, pessoas subiram na embarcação<sup>25</sup>. No cais, em meio a essas recepções, estavam os seguintes vereadores da câmara municipal de Pelotas: Comendador Bernardo Souza e João M. Chaves<sup>26</sup>. No ato receptivo, no porto, soavam músicas e eram lançados foguetes. Após alguns dias, essa embarcação atracou junto ao cais da charqueada de Heleodoro de Azevedo Souza Filho, que ficava, na segunda metade do século XIX, próxima ao cais da praça e dentro da área do ancoradouro de Pelotas. Festividades também ocorreram dentro dessa charqueada e o *Tampico* foi carregado com charque. Este tinha como destino o porto de Pernambuco<sup>27</sup>.

Quando da chegada do militar e político Marquês do Herval<sup>28</sup>, de Manoel Luís Osório, e de seu filho Fernando Osório, no dia 5 de dezembro de 1877, a Praça Domingos Rodrigues (citada em fonte jornalística como “S. Domingos”, que é interpretada como a respectiva<sup>29</sup>) pode ter sido ocupada por diversas pessoas à espera do aportar do *vapor Ozorio*, conforme sugere notícia de época.

Nesse contexto, o *vapor S. Gonçalo* zarpou do porto de Pelotas com destino ao de Rio Grande com o intuito de trazer as mencionadas pessoas a Pelotas. A bordo estavam integrantes da câmara municipal de Pelotas – conforme se inferiu –, amigos, o político Silveira Martins e a sociedade de música Santa Cecília. Manoel Luís Osório e Fernando Osório vieram a Pelotas através do *vapor Ozorio*.<sup>30</sup>

No dia 12 de setembro de 1879, na praça Domingos Rodrigues (registrada na fonte jornalística como “S. Domingos”), houve outra recepção portuária. Na manhã do dia 12 diversas pessoas se direcionaram ao porto por meio de bondes e de carro, por conta da chegada do político Gaspar Silveira Martins, ao qual fora atribuído como o responsável pela taxaço da mesa de rendas do porto de Pelotas – o que se identificou é que de 1878 a 1879 Gaspar foi Ministro da Fazenda e em 1878 ocorreu o alfandegamento da mesa de renda de Pelotas (Padoin & Rossato, 2013; Rossato, 2014; Loner, 2017). Monica Rossato (2014) argumenta que esse político pode ter contribuído para o alfandegamento. Mas, novamente, quanto à sua vinda a Pelotas, ela já era prevista e havia a preparação de festejos. O porto havia sido preparado para o ato receptivo. A praça S. Domingos, Praça Domingos Rodrigues conforme se interpreta, recebeu diversas bandeiras, ou seja, no seu espaço foram inseridos “grandes mastros os pavilhões brasileiro, francez, allemão, portuguez, inglez, norte-americano, hespanhol, oriental, argentino, etc., e em pequenas hastes um grande numero de galhardetes e bandeiras de todas as côres”<sup>31</sup>. No cais da praça foi enfeitado um coreto com flores e faixas. No coreto, conforme noticiou o jornal Diário de Pelotas, foram postas as seguintes mensagens: “A Silveira Martins- Gratidão de Pelotas- Progresso- Estrada de ferro- Alfandega- Tarifa especial- Patriotismo- Probidade- Economias”.

À tarde do dia 12, pessoas tomaram lugar em embarcações rumo à barra de Pelotas para recepcionar Silveira Martins. No *vapor Humaitá* embandeirado foram duas bandas de música. E no *vapor Pelotas* partiram “a directoria da companhia da barra, representada pelos distintos cavalheiros, Srs. Dr. Leopoldo Maciel [que era o político Leopoldo Antunes Maciel], presidente, Joaquim Rodrigues da Silva, Benito Maurell e Theodozio

---

<sup>25</sup> Lopes Netto, J. S. (diretor). Revista do 1º Centenário de Pelotas, Pelotas, 1912, n. 7-8; Noticiário. *Jornal do Comércio*, Pelotas, 13 fev. 1876, n. 34, p. 1.

<sup>26</sup> Noticiário, *Jornal do Comércio*, Pelotas, 13 fev. 1876, n. 34, p.1.

<sup>27</sup> Lopes Netto, J. S. (diretor). Revista do 1º Centenário de Pelotas, Pelotas, 1912, n. 7-8.

<sup>28</sup> Sua trajetória e interpretações sobre as mesmas podem ser localizadas no seguinte trabalho: Vargas, J. M. (2012b). Marechal, marquês e senador. Política, nobreza e guerra no Segundo Reinado a partir da trajetória do general Osório (1808-1879). *Revista História: Debates e Tendências*. 10(2). 244-263.

<sup>29</sup> Pois não foi localizado outros dados escritos e cartográficos que dessem a entender que houve outra praça no porto dessa época.

<sup>30</sup> Noticiário. *Diário de Pelotas*, Pelotas, 7 dez. de 1877, n. 280, p. 2.

<sup>31</sup> *Diário de Pelotas*, Pelotas, 14 set. 1879, n. 209, p. 1.

Fernandes da Rocha, além do Sr. Eduardo Laranja, engenheiro, e do Sr. Joaquim Chaves [leia-se Joaquim Chaves Barcellos], gerente da mesma companhia, e também outros estimáveis cavalheiros<sup>32</sup>. Da barra de Pelotas, essas pessoas retornaram embarcadas e na companhia do vapor *Itapuã* que trazia Silveira Martins.

Após sua chegada na barra e no porto e em meio a cumprimentos, foguetes atroavam no porto. No coreto da praça, pronunciaram-se Frederico Sattamini, Silveira Martins e Paulino Fontoura<sup>33</sup>. Nessa notícia que relata sua chegada no porto, é mencionada a presença de senhoras e crianças, contudo a notícia sugere que as mulheres no porto não possuíam espaço para pronunciamento político.

No princípio do século XX, entre os anos de 1904 e 1906, o porto de Pelotas –desde as proximidades dos extintos trapiches S. Pedro, São Francisco e do Comércio<sup>34</sup> até as redondezas de onde estava localizada a charqueada de Heleodoro<sup>35</sup> – passa por reconstrução, ganhando uma nova paisagem terrestre e aquática – esta última, devido à execução de outras dragagens do Canal São Gonçalo. O município foi o responsável pela iniciativa e participou dessa reconfiguração. O porto passa por novos aterramentos, inclusive a área da Praça Domingos Rodrigues<sup>36</sup>, recebendo novas estacadas, assim como um passeio às margens do São Gonçalo em lajões de cantaria e baldrame, e o cais, contíguo à praça, recebe uma escada de embarque e desembarque, com as “dimensões de 320, X 6,0 metros”<sup>37</sup>, possibilitando que embarcações de pequeno calado, como botes, aproximassem-se dessa escada para embarque e desembarque de pessoas.

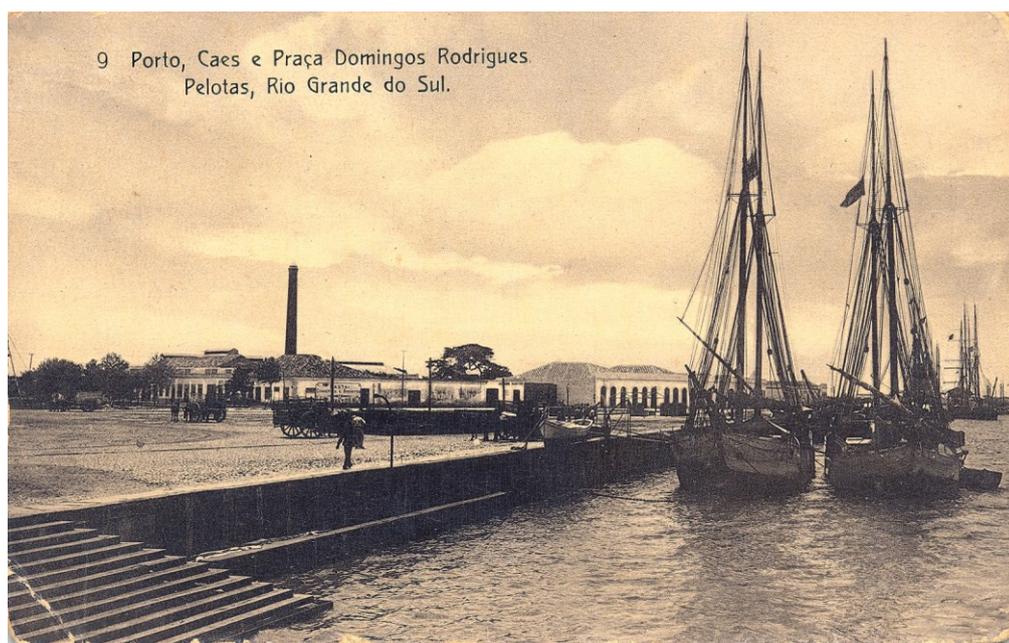


Figura 6. A Praça Domingos Rodrigues e partes da escada de baldeação (que remetem à prática do transbordo) no canto inferior à esquerda da imagem Fonte: Imagem do acervo do LAD/ UCPel.

<sup>32</sup> *Diário de Pelotas*, Pelotas, 14 set. 1879, n. 209, p. 1.

<sup>33</sup> *Diário de Pelotas*, Pelotas, 14 set. 1879, n. 209, p. 1.

<sup>34</sup> Esses trapiches estavam na quadra onde funciona atualmente o “Pátio de Carga Geral”. Para visualizar sua localização, consultem “Plano Mestre do Complexo Portuário de Rio Grande e Pelotas” (2020, p. 187- 188) e que está dentro da área do porto organizado de Pelotas.

<sup>35</sup> O trapiche de Heleodoro ocupava, aproximadamente, a área que hoje corresponde à praça João Cândido do porto de Pelotas e que no final do século XIX estava às margens do Canal São Gonçalo.

<sup>36</sup> *A Federação. Órgão do Partido Republicano*, Porto Alegre, 15 ago. 1904, n. 188, p. 1.

<sup>37</sup> *A Federação. Órgão do Partido Republicano*, Porto Alegre, 29 nov. 1905, n. 276, p. 1.

A praça ganha, ainda, um calçamento de pedras de paralelepípedos. Além disso, foi finalizada, no ano de 1906, a instalação dos trilhos do Ramal Ferroviário pela extensão da rua Conde de Porto Alegre – essa rua também recebeu um calçamento e nela também passaram a transitar veículos que conduziam passageiros ou carga<sup>38</sup>. Próximo também da área da praça, a partir do referido ano, os trilhos do Ramal se estendiam por alguns dos cais até a estação fluvial do porto, onde, até o final do século XIX, ficava parte da charqueada de Heleodoro, ou seja, ocupavam toda uma extensão adjacente às margens do Canal São Gonçalo (Lopes Netto, 1994). Nesse processo de reconfiguração do porto, houve também a colaboração por parte do Governo do Estado, que cedeu os trilhos, da Comissão de Dragagens e da *Companhia Ferro e Carril de Pelotas*<sup>39</sup>. E a partir da implementação de alguns dos trilhos, em 1905, passou a ser feito o transporte de gado em pé por meio de vagões<sup>40</sup>.

A praça Domingos Rodrigues do início do século XX permaneceu atendendo à dinâmica portuária. Por suas porções terrestres, a população se acumulava também quando da chegada de uma embarcação ao porto. A imagem de cartão postal (Figura 7) sugere que nessa época também eram depositadas na praça mercadorias descarregadas de embarcações.



Figura 7. Cartão postal no qual ilustra uma pessoa conduzindo uma mercadoria em direção à Praça Domingos Rodrigues. Fonte: Acervo pessoal do prof. Dr. Eduardo Arriada.

A imagem revela que, nas recepções que ocorriam no porto, precisamente na escada de embarque e de desembarque, as pessoas podiam se estender no sentido da praça, conforme sugere a Figura 8.

<sup>38</sup> A Federação. *Órgão do Partido Republicano*, Porto Alegre, 29 nov. 1905, n. 276, p. 1.

<sup>39</sup> Município de Pelotas. Relatório apresentado ao Conselho Municipal em 2 setembro de 1904, p. 36-38; Município de Pelotas. Relatório apresentado ao Conselho Municipal em 20 de setembro de 1906, p. 3 e 47. Acervo da Biblioteca Pública Pelotense, Pelotas, RS.

<sup>40</sup> A Federação. *Órgão do Partido Republicano*, Porto Alegre, 26 set. 1903, n. 225, p. 1; A Federação. *Órgão do Partido Republicano*, Porto Alegre, 8 mar. de 1905, n. 57, p. 1.

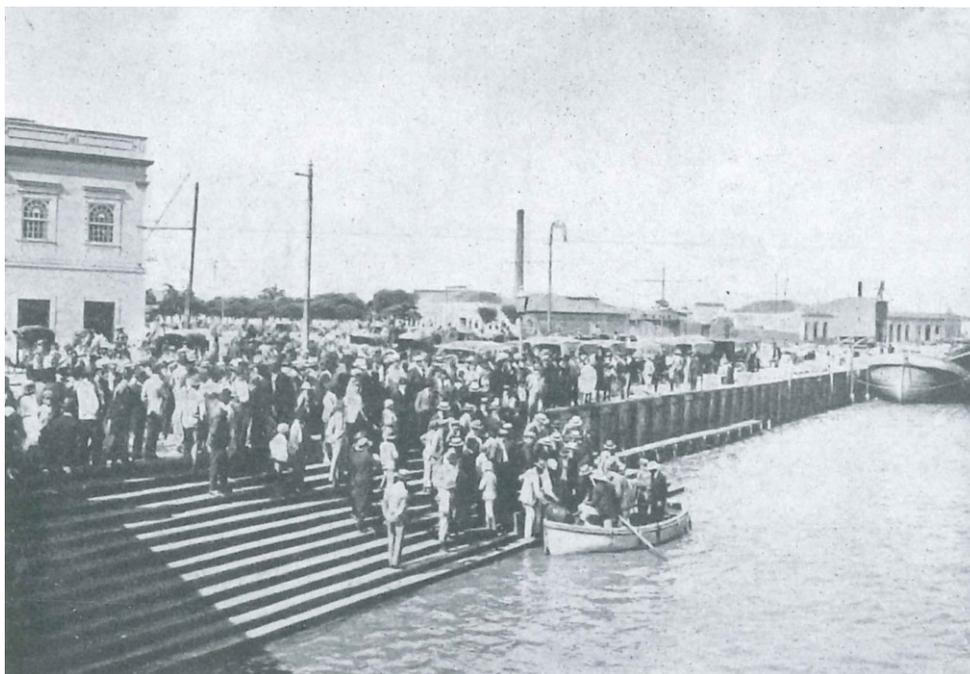


Figura 8. A imagem ilustra a escada de baldeação, a rua Conde de Porto Alegre, paralela à escada, e ao fundo, depois da edificação, a praça Domingos Rodrigues. Fonte: Michelin & Schwonke, 2008, p. 94.

Na Festa à Nossa Senhora dos Navegantes, que passou a ocorrer no ano de 1932 no porto de Pelotas e na qual ocorria uma procissão fluvial pelas águas do São Gonçalo, as festividades poderiam se estender no sentido da praça (Farinha, 2012). Na primeira celebração religiosa, bandas de música tocaram na praça, conforme informa o Primeiro Livro Tombo da Paróquia Sagrado Coração de Jesus mencionado por Alessandra Farinha (2012). A praça na época ainda era a extensão dos cais. A procissão à Nossa Senhora dos Navegantes de 1932 seguia pelas ruas Gomes Carneiro, Barroso e Benjamin Constant no sentido do cais – não é citado em qual de seus cais – e das águas do Canal São Gonçalo. No sentido inverso, seguia das águas desse canal ao cais do porto e, após, no sentido das ruas Benjamin Constant, Álvaro Chaves, Gomes Carneiro até a Igreja do porto, conforme o documento Primeiro Livro Tombo da Paróquia Sagrado Coração de Jesus que foi pesquisado e citado por Farinha (2012). Nessa festividade, participavam membros da Paróquia Sagrado Coração de Jesus – Igreja do porto –, comerciantes, músicos, dentre outras pessoas (Farinha, 2012).

#### CONSIDERAÇÕES FINAIS

Todas as materialidades levantadas em distintos dados documentais mostram que a praça foi importante na vida portuária de Pelotas do período de 1870 a 1930 (Figura 9<sup>41</sup>). Os trapiches<sup>42</sup>, a escada embarque e desembarque não existem mais; nessa área atualmente fica o “Pátio de Carga Geral”<sup>43</sup> do Porto de Pelotas. No

<sup>41</sup> Fontes da imagem: Mapa produzido por Camila Fabiane da Silveira e Geraldo Pereira de Moraes Júnior com base nos seguintes materiais: A Federação. Organ do Partido Republicano, Porto Alegre, 29 nov. 1905, n. 276, p. 1; Michelin & Schwonke, 2008; Bergamini, H. (Ilustrada e fotografada, 1882). Planta da cidade de Pelotas [planta]; Planta da cidade de Pelotas [planta]. 1: 5000; Planta da Cidade de Pelotas, 1922 [planta]. 1: 10000; (1933). Comissão de dragagem dos canais interiores. Porto de Pelotas [planta]. 1:400; (1946). Planta do Projeto do Refeitório do Porto de Pelotas [planta]. In. Edital da Concorrência Pública para Construção do Refeitório do Porto de Pelotas; Aline Montagna da Silveira (2009); Rubira Org. (2012).

<sup>42</sup> Uma fachada de estrutura, que fica entre o muro acústico e de frente para a rua Conde de Porto Alegre, pode talvez remeter ao Trapiche São Francisco. No entanto, só pesquisas futuras podem esclarecer essa hipótese.

<sup>43</sup> Essa área é assim designada no seguinte documento: “Plano Mestre do Complexo Portuário de Rio Grande e Pelotas” (2020, p. 187-188).

que concerne aos trilhos do Ramal, em partes da rua Conde de Porto Alegre, é possível visualizá-los. Imagens mais antigas do Google Earth (de 2012-2014) sugerem que eles se estendiam por um longo trajeto e que remete ao do Ramal da década de 1920. E no que alude aos trilhos de bondes, não foram identificados seus vestígios na parte do porto contemporâneo apresentada no mapa<sup>44</sup>.



Figura 9. Fragmento de imagem do Porto de Pelotas. Elaboração: Camila Fabiane da Silveira e Geraldo Pereira de Moraes Júnior.

Nos cais da praça e nas suas proximidades, ocorriam a chegada, a atracação e a passagem de embarcações rumo ao trapiche São Pedro ou à primeira escada de baldeação, quando do surgimento desta em 1906. O porto nessa praça e nos arredores foi construído sob a lógica de um porto modernizado (Silveira, 2019). Uma das características dessa tipologia portuária, como vimos, foi a sua concessão a uma empresa privada. Partes da praça – não se sabe se outras porções terrestres e de interface do porto – foram concessionadas a uma empresa privada na década de 1870, ou seja, à *Companhia Ferro Carril e Caes de Pelotas*. Essa companhia participou da construção do porto e de sua gestão. Pontua-se também que ela pode ter tornado possível proporcionar um novo aspecto à praça e ao porto de Pelotas, como com a inserção do bonde.

A *Companhia da Desobstrução da Foz do São Gonçalo* participou também da construção do porto modernizado de Pelotas. Nessa companhia havia a participação de charqueador, possivelmente de charqueadores, mas esse dado requer outras pesquisas. Assim, a construção do porto modernizado de Pelotas ocorreu mediante

<sup>44</sup> Além dos bens indicados na imagem, houve outros no porto de Pelotas, como o estaleiro Lima (em um terreno às margens do Canal São Gonçalo e onde está estabelecida uma comunidade, adjacente ao Clube Náutico Gaúcho, e que pode abranger uma área maior). Além disso, há outros bens pretéritos que perduram no porto contemporâneo, como fábricas, o rebocador Silveira Martins e um cais de embarcação do Clube Natação e Regatas Pelotense (Silveira, 2019). Esses bens não foram sinalizados na imagem, porque não foram o foco de estudo deste artigo. Ademais, suas representações evocariam a necessidade de discorrer acerca dos mesmos, de explicações.

companhias privadas, a atuação da Câmara Municipal de Pelotas, do presidente da província de São Pedro do Rio Grande do Sul e de charqueador.

Além da presença de empresas privadas, outro aspecto que marcou um porto modernizado foi sua construção a partir de aterros. A praça, na década de 1870 – e no transcurso do tempo – passou por aterramentos.

Os trilhos dos bondes movidos a animais, os vapores de navegação fluvial e de longo curso, veleiro de navegação de cabotagem, bem como os trilhos de ferrovias também foram dando um aspecto de modernização ao porto de Pelotas.

Outro argumento que se apresenta é que antes do surgimento da praça com suas funções portuárias, o escoamento das produções de charque e de subprodutos ocorriam por meio dos portos que estavam dentro das charqueadas, e a dinâmica portuária estava relacionada ao transporte desses produtos – esses portos de charqueadores e dinâmica são abordados com base em Gutierrez (2001).

Com o despontar da praça Domingos Rodrigues às margens do São Gonçalo, e a partir da passagem do elemento bonde (na praça e na cidade) e da passagem de diversos vapores e de embarcações de maior calado às margens da praça e do trapiche São Pedro, apresenta-se a hipótese de que o porto de Pelotas passou a ser mais frequentado pelas pessoas, como homens e mulheres. O porto deixou de ser mero ponto de escoamento de mercadorias e uma área de trabalho escravizado. Com isso, num novo espaço, na praça e nos cais aos arredores, passou a ser uma área de sociabilidades portuárias e de caráter político, com a presença e participação de comerciantes, engenheiros, políticos, músicos; e de caráter religioso, com membros da igreja, comerciantes.

Contudo, quanto às matérias jornalísticas, os redatores priorizaram mais figuras de políticos e pessoas do sexo masculino nas chegadas e recepções. Entretanto, é possível subentender que outras pessoas e grupos sociais igualmente se fizeram presentes nessa praça, inclusive quando da chegada e partida de uma embarcação, a saber, as mulheres e os trabalhadores portuários e/ ou náuticos. Quanto às mulheres, elas e crianças, apesar de ter sido localizada apenas uma notícia de recepção na qual foram citadas, também viajavam a barco – em notícias que citam passageiros de vapores, é possível notar isso. Como esse não foi o foco desta pesquisa, essas notícias não foram apresentadas.

Além disso, a praça foi um espaço de trabalho, sendo ambiente de depósito de mercadorias, e esse trabalho era possivelmente executado também por africanos e/ou afrodescendentes sob o regime da escravidão na década de 1870. Interpreta-se, além disso, que o espaço servia a negociações de ordem política, à afirmação de relações sociais, bem como era, com base nos dados apresentados por Farinha (2012), na década de 1930, apropriado pelas festividades à Nossa Senhora dos Navegantes.

A Praça Domingos Rodrigues continua compondo a paisagem portuária de Pelotas, contudo não serve mais às funções portuárias. A praça e seus arredores no presente, conforme a documentação sugere, possui potencial de informação arqueológica em seu subsolo.

#### AGRADECIMENTOS

Expresso os meus agradecimentos à Beatriz Brito de Ferreira Bandeira, por sua leitura da primeira versão do artigo, por suas colocações, críticas e encorajamentos; ao prof. Dr. Paulo Fernanda Bava de Camargo, que também contribuiu no desenvolvimento do presente artigo; à Jacqueline Barreto Leite, que cedeu seu tempo e executou a conversão das imagens para os dpis exigidos pela revista; ao Geraldo Pereira de Moraes Júnior,

que também fez a conversão de dpi's de algumas das imagens empregadas e trabalhou em parceria profissional comigo na elaboração dos mapas; à Luana Amaral dos Santos, à Luciana Alves Costa e ao Maurício Rocha Ribeiro Monteiro, por suas leituras deste artigo e suas sugestões para reescrevê-lo; à Orleci Ourives da Silva, por sua leitura e revisão do texto, uma das quais o texto passou; à Jocyane Ricelly Baretta, também por sua leitura e apontamentos; à Jamila Adriane da Silveira Saleh, por suas avaliações e auxílio com as traduções. Sou grata a todas as pessoas que leram, no entanto a responsabilidade dessa publicação é exclusivamente minha.

## REFERÊNCIAS

### FONTES PRIMÁRIAS

Biblioteca Nacional Digital, Brasil. Acervo Digital.

*A Federação. Órgão do Partido Republicano*, Porto Alegre, 26 set. 1903, n. 225, p. 1.

*A Federação. Órgão do Partido Republicano*, Porto Alegre, 15 ago. 1904, n. 188, p. 1.

*A Federação. Órgão do Partido Republicano*, Porto Alegre, 8 mar. de 1905, n. 57, p. 1.

*A Federação. Órgão do Partido Republicano*, Porto Alegre, 29 nov. 1905, n. 276, p. 1.

Acervo do Arquivo Histórico do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, RS.

Câmara Municipal de Pelotas. Pelotas, 13 maio 1873. *Correspondências da Câmara Municipal de Pelotas*.

Acervo da Biblioteca Pública Pelotense, Pelotas, RS.

Noticiário. *Jornal do Comércio*, Pelotas, 8 de fev. 1876, n. 30, p. 2.

Noticiário. *Jornal do Comércio*, Pelotas, 13 fev. 1876, n. 34, p. 1.

Noticiário. *Diário de Pelotas*, Pelotas, 2 dez. 1876, n. 271, p. 1.

Noticiário. *Diário de Pelotas*, Pelotas, 7 dez. de 1877, n. 280, p. 2.

Noticiário. *Diário de Pelotas*, Pelotas, 23 de jul. 1878, n. 163, p. 1.

Noticiário. *Diário de Pelotas*, Pelotas, 13 out. 1878, n. 231, p. 1-2.

Notícias. *Onze de Junho*, Pelotas, 24 de ago. 1882, n. 886, p. 2.

*Diário de Pelotas*, Pelotas, 14 set. 1879, n. 209, p. 1.

Lopes Netto, J. S. (diretor). *Revista do 1º Centenário de Pelotas*, Pelotas, 1911, n. 1.

Lopes Netto, J. S. (diretor). *Revista do 1º Centenário de Pelotas*, Pelotas, 1912, n. 5.

Lopes Netto, J. S. (diretor). *Revista do 1º Centenário de Pelotas*, Pelotas, 1912, n. 7-8.

Município de Pelotas. *Relatório apresentado ao Conselho Municipal em 2 setembro de 1904*, p. 36-38.

Município de Pelotas. *Relatório apresentado ao Conselho Municipal em 20 de setembro de 1906*, p. 3 e 47.

Acervo do Laboratório de Acervo Digital da Universidade Católica de Pelotas (LAD/ UCPel).

Imagem “Porto, Caes e Praça Domingos Rodrigues, Pelotas, Rio Grande do Sul.”

Acervo do Núcleo de Estudos de Arquitetura Brasileira (NEAB/ UFPEL)

Bergamini, H. (Ilustrada e fotografada, 1882). Planta da cidade de Pelotas [planta]

Acervo pessoal de Eduardo Arriada

Cartão postal do Porto de Pelotas.

Acervo da Biblioteca do Porto de Porto Alegre

(1946). Planta do Projeto do Refeitório do Porto de Pelotas [planta]. In. Edital da Concorrência Pública para Construção do Refeitório do Porto de Pelotas

Acervo pessoal de Marco Antônio de Oliveira

(1933). Comissão de dragagem dos canais interiores. Porto de Pelotas [planta]. 1:400

#### WEBSITES

Ancoradouro. Dicionário Brasileiro da Língua Portuguesa. Retrieved from <http://michaelis.uol.com.br/busca?r=0&f=0&t=0&palavra=ancoradouro>

Atracar. Dicionário Brasileiro da Língua Portuguesa. Retrieved from <http://michaelis.uol.com.br/busca?r=0&f=0&t=0&palavra=atracar>

Planta da cidade de Pelotas [planta]. 1: 5000. Sistema de Informações do Arquivo Nacional (SIAN). Retrieved from: <https://sian.an.gov.br/sianex/consulta/login.asp>

Plano Mestre do Complexo Portuário de Rio Grande e Pelotas. Universidade Federal de Santa Catarina, Santa Catarina, v. 1, jan. 2020. Retrieved from [http://antigo.infraestrutura.gov.br/images/2020/documentos/01/plano\\_mestre/RIG\\_PET\\_VF\\_Vol1.pdf](http://antigo.infraestrutura.gov.br/images/2020/documentos/01/plano_mestre/RIG_PET_VF_Vol1.pdf)

#### BIBLIOGRAFIA

Arriada, E. (1994). *Pelotas: gênese e desenvolvimento urbano (1780-1835)*. Pelotas: Editora Armazém Literário.

Barceló, M. (1988). La Arqueología Extensiva y el Estudio de la Creación del Espacio Rural. In: Barceló, M.; Kirchner, H.; Lloró, J. M.; Martí, R.; Torres, J. M. *Arqueología medieval En las afueras del “medievalismo”*. Barcelona: Editora Crítica, 195-274.

Bava de Camargo, P. F. (2009). *Arqueologia de uma cidade portuária: Cananéia, séculos XIX-XX*. (Tese de Doutorado) - Programa de Pós-Graduação em Arqueologia, Universidade de São Paulo, São Paulo.

Bava de Camargo, P. F. (2017a). Arqueologia Portuária em Sergipe: Teoria e Metodologia. *Vestígios - Revista Latino-Americana de Arqueologia Histórica*, 11(2). 27-51.

- Bava de Camargo, P. F. (2017b). Em busca do porto perdido: Arqueologia na margem aracajuana do Rio Sergipe. Dossiê Arqueologia Sub-aquática. *Cadernos do Lepaarq*. Textos de Antropologia, Arqueologia e Patrimônio, Pelotas, 14(27). 285-313.
- Blot, M. L. B. H. P. (2003). *Os portos na origem dos centros urbanos*. Contributo para a arqueologia das cidades marítimas e flúvio-marítimas em Portugal. (Dissertação de Mestrado). Instituto Português de Arqueologia, Lisboa.
- Delgado, J. P. (2009). *Gold rush port: the maritime archaeology of San Francisco's waterfront*. Berkeley, Los Angeles, London: University of California Press.
- Farinha, A. B. (2012). *Senhora das Águas: Memórias da antiga Procissão de Navegantes do Porto de Pelotas-RS*. (Dissertação de Mestrado) - Programa de Pós-Graduação em Memória Social e Patrimônio Cultural, Universidade Federal de Pelotas, Pelotas.
- Ferreira, A. B. de H. (2010). *Mini-Aurélio: o dicionário da língua portuguesa*. 8 ed. Curitiba: Editora Positivo.
- Freitas, J. F. B. (2009). Portos e o regime de concessões: construção, exploração e aterros. *Revista Eletrônica de Arquitetura e Urbanismo, arq. urb*, (2). p. 4- 21.
- Gutierrez, E. J. B. (2001). *Negros, Charqueadas e Olarias: um estudo sobre o espaço pelotense*, 2 ed. Pelotas: Editora e Gráfica Universitária/ UFPel.
- Gutierrez, E. J. B. (2004). *Barro e Sangue: mão-de-obra, arquitetura e urbanismo em Pelotas (1877-1888)*. Pelotas: Ed. UFPel.
- Loner, B. (2017). Porto. In Loner, B. A.; Gill, L. A.; Magalhães, M. O. (Org.) *Dicionário de História de Pelotas* (p.218-221). 3º ed. Pelotas: Editora da UFPel [FAU-Fundação de Apoio Universitário].
- Lopes Netto, J. S. (1994). *Apontamentos referentes à história de Pelotas e de outros dois municípios da Zona Sul: São Lourenço e Canguçu*. Pelotas: Armazém Literário.
- Michelon, F. F. & Schwonke, R. S (2008). *Retratos de uma cidade & catálogo de fotografias impressas 1913/ 1930*. Pelotas: Editora e Gráfica Universitária, UFPel.
- Monquelat, A. F. (2015). *As praças de Pelotas e suas histórias: século XIX*. Pelotas: Mundial.
- Novaes, L. de C. N. (2017). *A borda do mar como um lugar cultural*. Arqueologia de Praias e a dialética étnico-marítima do patrimônio imaterial no sítio da Preguiça, Salvador/Bahia. (Tese de doutorado) - Programa de Pós-Graduação em Arqueologia, Universidade Federal de Sergipe, Laranjeiras.
- Padoin, M. M. & Rossato, M. (2013). 1 Biografia histórica. In Padoin, M. M. & Rossato, M. (Orgs.) *Gaspar Silveira Martins: perfil biográfico, discursos e atuação política na Assembleia Provincial* (p.17-42). Porto Alegre: Assembleia Legislativa do Rio Grande do Sul (Série Perfis Parlamentares, n.13).
- Planta da Cidade de Pelotas, 1922 [planta]. 1: 10000. In: Caldas, P. H. Zeca Netto e a Conquista de Pelotas. Pelotas: Semeador. Planta do encarte do livro.
- Rogers, A. (2013). Social Archaeological Approaches in Port and Harbour Studies. *Journal of Maritime Archaeology*, 8 (2). 181-196.
- Rubira, L. Org. (2012). *Almanaque do Bicentenário de Pelotas*. Santa Maria (RS): Pró- cultura RS/ Gráfica e Editora Pallotti, 2012, v. 1.
- Rossato, M. (2014). *Relações de poder na região fronteira platina: família, trajetória e atuação política de Gaspar Silveira Martins*. (Dissertação de mestrado) - Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal de Santa Maria, Santa Maria.
- Silveira, A. M. da (2009). *De fontes e aguadeiros à penas d'água: reflexões sobre o sistema de abastecimento de água e as transformações da arquitetura residencial do final do século XIX em Pelotas-RS*. (Tese de

- Doutorado) - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo.
- Silveira, C. F. da (2014). *A Cultura Material das Embarcações e a Paisagem Portuária da Cidade de Pelotas (RS) no Século XIX*. (Trabalho de Conclusão de Curso). Bacharelado em Antropologia - Linha de formação em Arqueologia, Universidade Federal de Pelotas, Pelotas.
- Silveira, C. F. da (2019). *Arqueologia do Porto de Pelotas, Rio Grande do Sul: (1876- 1940)*. (Dissertação de mestrado) - Programa de Pós-Graduação em Arqueologia, Universidade Federal de Sergipe, Laranjeiras.
- Torres, R. de O. (2010). “...e a modernidade veio a bordo”: Arqueologia histórica do espaço marítimo oitocentista na cidade do Rio Grande/ RS. (Dissertação de Mestrado) - Programa de Pós-Graduação em Memória Social e Patrimônio Cultural, Universidade Federal de Pelotas, Pelotas.
- Vargas, J. M. (2012b). Marechal, marquês e senador. Política, nobreza e guerra no Segundo Reinado a partir da trajetória do general Osório (1808-1879). *Revista História: Debates e Tendências*. 10(2). 244-263.
- Vargas, J. M. (2012a). “UM OLHO NO ATLÂNTICO, OUTRO NA FRONTEIRA”. Os charqueadores de Pelotas, o comércio de carne-seca e as suas propriedades na fronteira com o Uruguai (século XIX). *CLIO: Revista de Pesquisa Histórica*, 30 (2), p. 1-23.
- Vargas, J. M. (2013). *PELAS MARGENS DO ATLÂNTICO: Um estudo sobre elites locais e regionais no Brasil a partir das famílias proprietárias de charqueadas em Pelotas, Rio Grande do Sul (século XIX)*. (Tese de Doutorado) - Programa de Pós-Graduação em História Social, Universidade Federal do Rio de Janeiro.
- Vargas, J. M. (2014). *Abastecendo plantations: A inserção do charque fabricado em Pelotas (RS) no comércio atlântico das carnes e a sua concorrência com os produtos platinos (século XIX)*. *História (São Paulo)*, 33(2), p. 540-566.
- Wittmann, M. C. G (2006). *Trilhos Urbanos*. (Monografia de Especialização) - Especialização em Patrimônio Cultural Conservação de Artefatos, Pós-Graduação em Artes, Universidade Federal de Pelotas.