

## **AS PEDRAS ENCOBREM AS AREIAS: O CALÇAMENTO DAS RUAS DA CIDADE DO RIO GRANDE NO SÉCULO XIX**

LUIZ HENRIQUE TORRES<sup>\*</sup>

### **RESUMO**

As iniciativas para combater o avanço das areias e os alagadiços que tomavam conta da área urbana da cidade do Rio Grande no século XIX, por meio de obras de calçamento, são analisadas neste artigo, tendo por fonte principal os relatórios da Câmara Municipal do Rio Grande no período de 1851-1876.

**PALAVRAS-CHAVE:** urbanidade; calçamento das ruas; cidade do Rio Grande; século XIX.

A restinga do Rio Grande, de formação geológica recente, caracteriza-se pelo movimento das areias impulsionadas pelo regime anual dos ventos e catalisado pela ação antrópica. No cenário desta restinga ocorreu o processo de colonização luso-brasileira no sul do Brasil na primeira metade do século XVIII.

O dia 19 de fevereiro de 1737 assinala a data de chegada da expedição do Brigadeiro José da Silva Paes à margem sul do canal do Rio Grande de São Pedro, num ato de oficialização da presença portuguesa frente às possíveis pretensões espanholas em ocupar esta região. O brigadeiro era esperado pelo coronel Cristóvão Pereira de Abreu, que recebera a incumbência de escolher um terreno para iniciar a construção de uma fortificação que foi o reduto inicial da futura cidade do Rio Grande. Para Guilhermino César, a expedição comandada por Silva Paes

é o lance decisivo de um longo processo de ocupação do Extremo-Sul brasileiro. Atravessar o oceano, franquear a barra, fundar uma fortaleza, repelir os índios e os castelhanos, explorar o território entre as Lagoas e o mar – essa trabalhosa empresa foi executada numa fase em que a sorte das armas parecia repelir os portugueses do Prata. Apoiado na infra-estrutura militar preparada por Cristóvão Pereira, Silva Paes lança no areal da barra do Rio Grande os fundamentos da futura colonização

portuguesa. Na costa arenosa e hostil, a tenacidade dos homens vence a inconstância e agressividade dos elementos. Desta forma a modesta fortaleza de Jesus-Maria-José, centro principal da ocupação, deu alento à poderosa comunidade [...]¹

O primeiro livro que registrou esse momento épico da ocupação lusitana na atual cidade do Rio Grande foi elaborado em meados do século XVIII, ainda no calor da conjuntura de enfrentamento luso-espanhol frente à Colônia do Sacramento. Uma valiosa e rara descrição foi feita pelo intelectual português Simão Pereira de Sá. Esse relato refere-se aos primórdios dos movimentos de ocupação oficial da margem sul da barra, o que seria fundamental para a garantir a presença luso-brasileira no Rio Grande do Sul.

Pereira de Sá narrou que os preparativos para a ocupação e fundação do Rio Grande foram feitos pelo coronel Cristóvão Pereira de Abreu e que os seus

alentados paisanos se entrincheiraram no porto do Rio Grande de São Pedro, três léguas distantes da barra, mantendo para maior respeito da débil fortificação quatro peças de artilharia de pequeno calibre [...] Com esta precisa segurança entrou com maior atividade a fortificar o posto com o título de Jesus-Maria-José; fabricou uma fortaleza regular com fossos, pontes levadiças, e quartéis, para a gente paga de sua guarnição; neles se aquartelou toda a soldadesca sem detrimento nos cômodos. Levantou na Mangueira um reduto e outros mais no sítio do Arroio e Taim, dando ao mesmo tempo princípio a importante fortificação do Estreito, meia légua distante do Porto, para residência das Tropas e governador do Presídio. E [em] todos estes fortes montou suficiente artilharia com destacamentos competentes a defender e conservar o que já fazia temor aos índios e ciúmes aos castelhanos.<sup>2</sup>

Desde os primórdios da ocupação, a documentação refere-se às dificuldades em manter a posição devido ao isolamento, ao frio, à umidade, aos fortes ventos, à ausência de material de construção, ao deslocamento da areia. Um exemplo está no relato do padre Melchor Strasser, jesuíta cujo navio naufragou na costa do atual Rio Grande do Sul em janeiro de 1744. Dos trinta jesuítas a bordo, somente seis sobreviveram, chegando até a Comandância do Presídio do Rio Grande. Conforme Strasser, a povoação

---

<sup>1</sup> CESAR, Guilhermino. *Primeiros cronistas do Rio Grande do Sul*. Porto Alegre: Ed. da UFRGS, 1981.

<sup>2</sup> SÁ, Simão Pereira de. *História topográfica e bélica da Nova Colônia do Sacramento*. Porto Alegre: Arcano 17, 1993.

conta 1.400 almas e da embocadura do rio ao mar distam duas léguas. O sítio é saudável, a terra fecunda e tudo cresce fácil e ligeiro, sem grande trabalho do lavrador. Encontramos uvas maduras, melões e outros muitos frutos americanos que comemos todos os dias, sem perigo algum de contrair febre ou outra qualquer enfermidade. As casas são muito miseráveis e piores que as das aldeias da Baviera e quer o palácio do Senhor Governador, como a nossa capela, são todas cobertas unicamente de palha. Seus infelizes moradores, mesmo nelas não estão seguros, por serem quase sepultados pela grande quantidade de areia que o vento forte acumula em derredor.<sup>3</sup>

Este é um lugar-comum na documentação: o vento e a areia. Controlar essas condições naturais foi um dos maiores desafios para as autoridades constituídas. Uma parte da história da cidade do Rio Grande está escrita nas ruas, mais especificamente, no calçamento das ruas. Um dos maiores desafios enfrentados para a constituição de um centro urbano na cidade foi o controle do deslocamento da areia e as inundações, especialmente no inverno. Os aterros e o calçamento tornaram-se vitais para a circulação da população e a manutenção das atividades comerciais deste importante centro de comércio da província do Rio Grande de São Pedro. A ausência de matéria-prima e os poucos recursos financeiros dificultaram a realização de obras essenciais para uma vida urbana. A história dos calçamentos e aterros reflete essencialmente a natureza da experiência civilizatória na cidade do Rio Grande, onde o homem lutou constantemente contra a ação da natureza.

## **VENTO E AREIA**

A cidade do Rio Grande foi edificada numa formação geológica arenosa dinâmica que tem poucos milênios. Em documentos oficiais e também nos escritos dos viajantes estrangeiros que estiveram em Rio Grande, o movimento das areias e sua relação com a cidade foi muitas vezes destacado. Algumas dessas passagens serão a seguir citadas para caracterizar a ação antrópica enquanto promotora desses problemas e também como construtora de soluções na tentativa de domesticar e propiciar o convívio na fisiografia da restinga do Rio Grande. Desde os primórdios da ocupação militar e civil, a luta contra o vento, as chuvas, o deslocamento da areia e a falta de material de construção estão presentes nos relatos oficiais ou de viajantes.

Uma das referências mais antigas sobre o deslocamento das dunas dos arredores da cidade está em carta do vigário de Rio Grande, Manoel

---

<sup>3</sup> Apud: PORTO, Aurélio. *História das Missões Orientais do Uruguai*. Porto Alegre: Selbach, 1956. v. 2.

Francisco da Silva, datada de janeiro de 1755, a Gomes Freire de Andrade, na qual informa das precárias condições da principal igreja da Vila.

Mas pela pouca firmeza da edificação e pela continuada invasão das areias, e tempestades deste ano, se tem posto aquele sítio indecente, incapaz de se poder conservar o templo de Deus e tanto assim que na noite de 25 para 26 deste mês, em que houve a rigorosa tormenta e tempestade V. Exa. muito bem viu e presenciou, indo eu para dizer missa ao povo, o não pude conseguir, porque achei a porta coberta de areia até o meio [...] E indo outro dia, que era Domingo para dizer missa o não pude também conseguir pela muita e continuada areia que vertia do telhado [...] E entrando em consideração de transladar o Santíssimo Sacramento para outra igreja, vejo a não há no Rio Grande, porque ainda que há a tal capelinha da Lapa e a da N. Sra. Santana, nem para esta, por estar meia légua distante da Povoação [...].<sup>4</sup>

O engenheiro militar Sebastião Betâmio registrou em 1780: “Dirão que o terreno é indigno pelas muitas areias que formam combros formidáveis e que estes cada vez mais se vão aproximando à vila, sepultando edifícios dela, e que não duvido sucede, e sucederá se não houver algum trabalho para os impedir”.<sup>5</sup>

Aires de Casal, em seu livro *Corografia brasílica* (1817), afirmou: “[...] as ruas de areia finíssima [...] onde anda à vontade do vento e chega a sepultar casas pequenas. Na estação das ventanias nada se come sem uma porção deste sal [...]”.<sup>6</sup>

Antônio José Gonçalves Chaves, em suas *Memórias ecônomo-políticas* (1823), fez os seguintes apontamentos:

As areias no Rio Grande fazem continuamente uma terrível invasão em toda parte da Vila [...] e têm submergido ruas inteiras. Pelos exames a que procedemos, conhecemos que 27 propriedades que em 1811 pagaram de décima 67\$564, já em 1816 não existiam por terem sido submergidas pelas areias. Todas essas caças eram situadas nas ruas Direita e da Praia desde a Igreja para Oeste.<sup>7</sup>

Cronistas que estiveram em Rio Grande no século XIX deixaram relatos sobre as condições urbanas encontradas<sup>8</sup>. John Luccock

---

<sup>4</sup> Apud: TORRES, Luiz Henrique. *Rio Grande: memória & história*. Rio Grande: FURG, 2000.

<sup>5</sup> BETTAMIO, Sebastião. Notícia particular do Continente do Rio Grande do Sul In: FREITAS, Décio. *O capitalismo pastoril*. Porto Alegre: EST, 1980.

<sup>6</sup> CASAL, Aires de. *Corografia brasílica*. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: USP, 1976. p. 74 (original de 1817).

<sup>7</sup> CHAVES, José Gonçalves. *Memórias ecônomo-políticas (1822-23)*. Porto Alegre: ERUS, 1979.

<sup>8</sup> Algumas destas fontes foram analisadas em TORRES, Luiz Henrique. *Rio Grande:*

registrou em 1809:

a fileira principal de casas corre em direção leste-oeste, gozando de suas janelas de rótula a perspectiva de uma ilha extensa, chata e despida, do outro lado de um canal de cerca de seiscentas jardas de largura. 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 das classes mais baixas. Nesse lugar, aquelas acumulações de areia, de que já falamos, freqüentemente se dão, e, durante a minha estada em São Pedro, muitas dessas casas foram quase soterradas e muito danificadas. Se não fosse essa barreira, as casas melhores estariam expostas ao mesmo destino.<sup>9</sup>

Em 1820, Auguste de Saint-Hilaire publicou uma descrição do centro urbano. Observou que a Vila do Rio Grande de São Pedro estendia-se paralelamente ao canal, de leste para oeste, compondo-se de “seis ruas muito desiguais, atravessadas por outras excessivamente estreitas, denominadas becos”. A mais longa, chamada rua da Praia (atual Marechal Floriano), se localiza à margem do canal; a que se segue é um pouco menor, as outras quatro vão decrescendo em tamanho, à medida que se afastam desta última, a mais comprida dentre elas, e que não excede a metade da Rua da Praia. Como todas essas ruas começam no mesmo ponto, resulta pelos seus comprimentos e respectivas posições, que a cidade apresenta, em seu conjunto, a forma aproximada de um triângulo alongado com base a leste. Ele ainda destaca que a Rua da Praia é larga, mas não perfeitamente reta; edificada de casas cobertas de telhas, construídas com tijolo, possuindo janelas envidraçadas; a maior parte delas era de um andar, várias com sacadas de ferro. Nessa rua estavam situadas

quase todas as lojas e a maioria das vendas, umas e outras igualmente bem sortidas. No resto da cidade, não se contam pouco mais de seis a oito casas assobradadas, e as quatro últimas ruas compõem-se quase unicamente de miseráveis casebres de teto bastante alto, porém conservados, pequenos, construídos de pau-a-pique e onde moram pessoas pobres, operários e pescadores. Nas duas ruas principais, vêem-se lajes na frente das casas, entretanto nenhuma delas é calçada; enterram-se aí os pés na areia, o que dificulta o caminhar.<sup>10</sup>

---

*memória & história*. Rio Grande: FURG, 2000.

<sup>9</sup> LUCOCK, John. *Notas sobre o Rio de Janeiro e partes meridionais do Brasil*. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: EDUSP, 1975. p. 117.

<sup>10</sup> SAINT-HILAIRE, Auguste de. *Viagem ao Rio Grande do Sul*. Porto Alegre: Martins Livreiro, 1987. p. 74.

## Saint-Hilaire espantou-se com o soterramento de casas:

A oeste e a sudoeste, um areal de finura extrema que fatiga a vista pela sua cor esbranquiçada, forma montículos que avançam até as casas situadas atrás da cidade, elevando-se tanto que ameaçam aterrâ-las a cada instante. Vi negros ocupados em desentulhar os arredores das casas de seus donos, que me informaram serem obrigados a repetir sem descanso esse trabalho.<sup>11</sup>

O comerciante Nicolau Dreys morou em Rio Grande até aproximadamente 1827 e deixou um relato coerente com as observações anteriores. Ele destacou que as areias do Rio Grande têm um movimento contínuo, o qual modifica os aspectos com mobilidade extraordinária, segundo o vento reinante, que remove a umidade das dunas, deprimindo umas, elevando as outras, e produzindo em um instante diferenças sensíveis nas perspectivas. Ademais, como o vento que com mais força reina nessas paragens é o vento sul, essa a razão por que as areias se têm mais particularmente amontoado ao sudoeste da cidade do Rio Grande e ao sudeste da vila de São José do Norte, tendo já invadido uma parte das mesmas, e parecendo impelidas para o mar. “Uma porção de casas da primeira cidade jaz presentemente debaixo das areias, e nessa nova Pompéia não se reconhece o lugar das habitações sepultadas, senão pelos galhos secos de algumas árvores de seus antigos quintais, aparecendo ainda na superfície da massa usurpadora”<sup>12</sup>.

Em 1833, Arsène Isabelle esteve em Rio Grande, denominando-a de “principal porta da Província”. Segundo ele, havia “três ruas principais muito compridas, na direção leste-oeste, a fim de garanti-las tanto quanto possível contra a invasão das areias”, tendo essas ruas apenas calçados os passeios e que se via “com pesar, fora da cidade [...] grandes dunas ameaçando soterrá-la como outra Herculano”.<sup>13</sup>

O médico alemão Robert Ave-Lallemant passou alguns dias em Rio Grande no ano de 1858 e ainda ressaltou a ausência de calçamento nas ruas, num quadro que começa a mudar.

Conta a cidade ruas regulares, sem calçamento, largas, com passeios, com casas muito bonitas. Outras coisas belas não vi na cidade e quem não se interessa apaixonadamente por peles e couros, chifres e carne-

---

<sup>11</sup> SAINT-HILAIRE, op. cit., p. 60.

<sup>12</sup> DREYS, Nicolau. *Notícia descritiva da Província do Rio Grande de S. Pedro do Sul*. Porto Alegre: Nova Dimensão/Edipucrs, 1990, p. 46.

<sup>13</sup> ISABELLE, Arsène. *Viagem ao Rio Grande do Sul (1833-1834)*. Porto Alegre: Martins Livreiro, 1983.

seca ou não seja um caçador fanático, não viverá dias felizes na cidade do Rio Grande<sup>14</sup>.

O Conde d'Eu, ao permanecer em Rio Grande por alguns dias de 1865 com destino a Uruguaiana, que fora invadida por forças paraguaias, encontrou uma cidade que avançava timidamente em algumas obras urbanas:

As ruas principais, em que se vêem lojas elegantes, são três, todas paralelas à praia. Há muitas casas de azulejos, o que dá impressão de asseio e elegância. A rua mais importante apresenta hoje muitas bandeiras de consulados; também há uma, nesse famoso consulado inglês, donde saíram as diatribes tão injustas do sr. Prendergast Vereker, origem do conflito a que a mediação portuguesa ainda, infelizmente, não conseguiu pôr termo. As ruas são calçadas; mas antes de se passarem as últimas casas da cidade, já se está num mar de areia, em que se torna muito custoso andar<sup>15</sup>.

Esses relatos ratificam a identificação da morosidade e dificuldades em implementar aterros e calçamentos que facilitassem o deslocamento no centro urbano. Nos relatórios da Câmara Municipal da cidade do Rio Grande para a apreciação pela Assembléia Provincial, é possível de forma diacrônica observar-se os avanços e retrocessos na constituição de uma política pública de combate ao deslocamento das areias e a presença de alagadiços nos locais de deslocamento da população.

## URBANIZAÇÃO E CALÇAMENTO

A paisagem do centro da cidade do Rio Grande em meados do século XIX era consideravelmente diferente da que hoje conhecemos. A ocupação da restinga do Rio Grande foi realizada com grandes esforços e carência de recursos financeiros e de matéria-prima para construção desde o início do povoamento luso-brasileiro na década de 1730. As ruas e trilhas não apresentavam calçamento e no período de chuvas se tornavam de difícil trânsito para pedestres e carroças.

Os relatórios da Câmara Municipal de Vereadores apresentados ao Governo Provincial é a fonte onde parte desta história é contada.<sup>16</sup>

---

<sup>14</sup> AVÉ-LALLEMANT, Robert. *Viagem pela Província do Rio Grande do Sul (1858)*. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: EDUSP, 1980, p. 107.

<sup>15</sup> D'Eu, Conde. *Viagem Militar ao Rio Grande do Sul*. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: EDUSP, 1981 p. 24.

<sup>16</sup> O poder público no Rio Grande do Sul teve sua primeira experiência nesta Câmara a

Os esforços para promover aterramentos e calçamento de ruas esteve presente nos relatórios da Câmara Municipal, nos quais é possível acompanhar o lento desenrolar das iniciativas e da captação de recursos públicos e privados para as obras. Segundo o relatório de 1851,

muitas são as ruas e praças desta cidade que precisam de aterro em razão de se tornarem intransitáveis na estação invernosa. Para esta despesa e para as eventuais, orçadas em 2:000\$000, pede a Câmara a competente autorização. Outras ruas da cidade precisam ser abertas. A bela rua do Rosário, por exemplo, acaba na rua do Pito, havendo aliás toda a facilidade em abri-la até a rua Direita; porque contando a Câmara com a cooperação dos moradores dela, pequena será a despesa municipal, para a desapropriação de dois prédios insignificantes que embargam o seguimento da mesma rua. A rua do Carmo também reclama a mesma providência, e por certo não depende disso de muito maior despesa. É fundada nestas razões que a Câmara incluiu no seu orçamento 3:000\$000 para socorrer a estas necessidades.<sup>17</sup>

No relatório de 1853 a Câmara continuou a pedir autorização para desapropriação de prédios para abertura de ruas. Novamente insistiu que no inverno as ruas tornam-se intransitáveis, pedindo três contos de réis para enfrentar parcialmente o problema com aterros.

Na estação invernosa a parte mais freqüentada e importante da cidade, isto é, a praça municipal, desde a casa ocupada pelo comando da guarnição, propriedade hoje do cidadão Porfírio Ferreira Nunes, até o edifício da Alfândega e daí ao primeiro alagado, torna-se por alguns dias quase intransitável a pé enxuto, em conseqüência dos pântanos e lagoas que se formam nessa distância; a Câmara, querendo curar deste mal, tem em vista mandar fazer um lajedo dessa distância e direção, com o qual, calçados os pontos por onde passam as carroças e carros, ficará a principal rua da cidade com um melhoramento digno dela. Como porém sinta a falta de autorização para despender com isso a quantia calculada de 1:600\$000, vem pedi-la ao corpo legislativo compreendendo-a no seu orçamento<sup>18</sup>.

Apenas com o orçamento municipal buscou-se reduzir os problemas com aterramentos, porém

---

partir de 1751. Ver: TORRES, Luiz Henrique. *Câmara Municipal do Rio Grande: berço do parlamento gaúcho*. Rio Grande: Salisgraf, 2001.

<sup>17</sup> Relatório da Câmara Municipal da cidade do Rio Grande, em sessão de 23 de setembro de 1851.

<sup>18</sup> Relatório da Câmara Municipal da Cidade do Rio Grande em sessão de 6 de setembro de 1853.

a experiência tem [...] mostrado que os aterros das ruas não é o meio econômico de melhorá-las. O calçamento delas é tudo, e para esse fim a Câmara pede uma consignação de 3:000\$00 réis e a autorização de engajar um hábil engenheiro por conta desta verba para fazer o nivelamento preciso<sup>19</sup>.

Em 1856, a falta de material exigia a utilização do existente em outras construções, como é o caso do aproveitamento das pedras da cadeia velha para “fazer caminhos nos lugares que eram mais precisos para assim facilitar o trânsito público”. O presidente da Província nomeou uma comissão para organizar o nivelamento das ruas, passo que seria indispensável para iniciar o calçamento, tendo solicitado seis contos de réis à Assembléia. As atividades de calçamento tiveram início entre 1857 e 1858, pois consta no relatório de setembro de 1858: “deu-se já princípio ao calçamento que tem de continuar como convém, para o que a câmara pede aumento na respectiva verba”<sup>20</sup>. Em 1859, para continuidade do calçamento, foram pedidos seis contos de réis. O resultado desse esforço inicial redundou até 1860 no calçamento parcial das ruas Francisco Marques, Zalony, d’Afândega, do Poço e do Rosário. “Está se dando princípio ao calçamento da travessa do antigo Arsenal de Marinha. A Câmara tem dado preferência daquelas ruas que mais necessitam de tão importante melhoramento”<sup>21</sup>. Em 1861, o relatório reconhece que as obras

não marcham com o progresso que a utilidade pública na realidade reclama, porque os poucos fundos de que a municipalidade pode dispor não permitem que ela dê mais de um passo em cada ano até que uma subvenção dos cofres provinciais possa vir auxiliá-la. Por isso pede-se no orçamento autorização para despender a quantia de 4:500\$000 réis.<sup>22</sup>

O esforço da Câmara para aplicar recursos públicos nessas obras foi reconhecido no relatório de 1862.

Em virtude das ordens repetidamente expedidas, das providências tomadas, nota-se já nas ruas mais limpeza. A rua da Boa Vista, por exemplo, onde se via efetivamente embaraçado o trânsito público com

---

<sup>19</sup> Relatório da Câmara Municipal da Cidade do Rio Grande em sessão de 24 de setembro de 1855.

<sup>20</sup> Relatório da Câmara Municipal da Cidade do Rio Grande em sessão de 28 de setembro de 1858.

<sup>21</sup> Relatório da Câmara Municipal da Cidade do Rio Grande em sessão de 9 de outubro de 1860.

<sup>22</sup> Relatório da Câmara Municipal da Cidade do Rio Grande em sessão de 27 de setembro de 1861.

depósito de madeiras, embarque e desembarque de cavalos etc., já se acha em mais livres e satisfatórias condições. Não sendo possível cuidar-se do calçamento de todas as ruas [...] e com a prontidão que convinha pela falta de fundos para melhoramentos tão despendidos, é fora de dúvida que nas circunstâncias desta municipalidade não se tem feito pouco em um ano apenas de exercício. As ruas do extinto Arsenal e do Carmo, desde a da Praça e da Boa Vista, pode-se dizer que estão calçadas; em diversas outras em algumas das quais as águas pluviais impediam o trânsito, têm feito largos cordões de pedra e aterros conforme se tem podido com as preferências reguladas pelas mais ou menos urgentes necessidades. Ainda que em uma direção provisória, com a ajuda de alguns interessados, abriu-se a rua do Castro, desde a do Fogo até encontrar, na rua Direita, um beco que dá saída para a Praia e praça Municipal. Diversas desapropriações de terrenos acham pendentes para outros melhoramentos idênticos, os quais não é possível levá-los todos a efeito, com a mesma rapidez, razão da falta de meios para as indenizações, eles se irão realizado com a brevidade que for compatível com as circunstâncias e desejos que anima a Câmara. Era sensível a falta de pessoa habilitada para dar o alinhamento da planta adotada, aos prédios que iam edificando; este inconveniente porém está removido desde que a Câmara, competentemente autorizada, encarregou ao capitão Nabor Delfim Correia não só esse serviço como os mais de engenharia e agrimensura de que ela necessite.<sup>23</sup>

Portanto, as primeiras obras de calçamento das ruas da cidade do Rio Grande foram realizadas entre 1857 e 1862, porém contemplando poucas ruas com pavimentação.

## **A ATUAÇÃO DO PODER PÚBLICO**

A política da Câmara Municipal de combater o movimento da areia e os alagamentos no centro urbano teve continuidade nas décadas de 1860 e 1870. Era necessário promover o nivelamento, aterro e calçamento das ruas da cidade, sendo preciso um investimento anual, em 1862, de seis contos de réis nesses melhoramentos.

No ano seguinte, solicitou-se a verba de sete contos de réis. Conforme o relatório,

tem continuado a Câmara a prestar atenção a este ramo da administração. As ruas ainda não chegaram ao estado que seria para desejar, mas se têm feito os melhoramentos compatíveis com os meios à nossa disposição. O expediente de fazer calçar as ruas por seções, à

---

<sup>23</sup> Relatório da Câmara Municipal da Cidade do Rio Grande em sessão de 7 de janeiro de 1862.

custa dos proprietários, em execução das posturas, confeccionadas pela Câmara transacta, encontrou até certo tempo pouca disposição da parte daqueles, mas o exemplo que ultimamente começaram a dar alguns que melhor compreenderam a utilidade da medida, como o sr. tenente-coronel Porfírio Ferreira Nunes, que cumpriu esse dever antes de lhe tocar, parece ter influído a muitos que se preparam para imitá-lo. É porém de lamentar a falta de operários e de material para essas obras<sup>24</sup>.

Entre 1864 e 1867 foi mantida a previsão do gasto de 7:000\$000 réis por ano para realização do calçamento. Apesar dos avanços ocorridos, o Relatório de 1869 ressalta a necessidade de implementar medidas para acelerar as obras:

o calçamento das ruas é de urgente necessidade para uma cidade como a do Rio Grande que se acha colocada 7 palmos apenas acima do nível do mar, tornando-se difícil se não impossível o esgoto das águas, mormente na estação invernososa. Sendo improficua em alguns casos a despesa com aterros, a Câmara não vê outro meio para melhoramento das ruas se não o calçamento. Ressente-se a cidade da falta de nivelamento; e se hoje não é possível remediar-se males antigos, é todavia tempo de prevenir erros futuros principalmente nas edificações dos terrenos da Cidade Nova; assim pois a Câmara solicita pelo bem do município, pede ainda ao corpo legislativo uma consignação para poder ter um engenheiro; o que parece dever ser atendível, para uma praça que se torna cada vez mais importante<sup>25</sup>.

Os entraves para o calçamento estavam ligados à própria planificação das ruas, que em grande parte não passavam de becos. Como a cidade estava edificada em terrenos baixos, o nivelamento para o escoamento das águas era indispensável.

O aterro feito com areia é pouco estável, por ser ela levada pelo vento. Torna-se assim caro, e mais ainda pela grande distância de que hoje é conduzida; o meio mais proficuo segundo crê a Câmara a empregar para evitar aquele mal, seria o calçamento da cidade com pedra, os recursos porém faltam à Câmara para empreender este melhoramento, quando não seja auxiliada por aqueles de quem a província e esta municipalidade esperam toda a solicitude para o engrandecimento da mesma província, de que esta é uma das principais cidades. A Câmara vos apresenta a planta da Cidade Nova, deverá ser edificada em terrenos

---

<sup>24</sup> Relatório da Câmara Municipal da Cidade do Rio Grande em sessão de 10 de janeiro de 1863.

<sup>25</sup> Relatório da Câmara Municipal da Cidade do Rio Grande em sessão de 21 de maio de 1869.

alagadiços que só poderão ser aproveitados com aterro de 7 a 8 palmos<sup>26</sup>.

Em 1872, o Relatório aponta que as obras estavam paradas, pois a pedra estava sendo comercializada por um preço tão abusivo que não permitia a aquisição pela Câmara. Como o pedido de recursos financeiros para a Assembléia Provincial não fora atendido, a Câmara pediu autorização para contrair um empréstimo até a quantia de 90:000\$000 réis para dar continuidade ao calçamento, pagando juros de dez por cento ao ano como “tem sido concedido a outras Câmaras, para igual fim”<sup>27</sup>.

Constata-se que a necessidade de calçamento era essencial, devido ao alagamento das ruas, especialmente no inverno. O custo do material (pedra) era alto, pois tinha de vir até do Rio de Janeiro, ou mais próximo, de São Lourenço do Sul. O orçamento da Câmara também não possibilitava grandes obras. Entretanto, a Câmara obteve autorização para o empréstimo, pela lei n.º 910, de 20 de abril de 1874, e as obras tiveram um rápido implemento. “Acha-se muito adiantado o calçamento da cidade, estando já calçadas as ruas mais importantes e principais; a Câmara espera até o fim do atual exercício levar o calçamento à rua Uruguiana e todas as ruas laterais no que completará a consignaçon que lhe concedestes [...]”<sup>28</sup>.

Após as primeiras obras, entre 1857 e 1862, o grande impulso do calçamento ocorreu a partir de agosto de 1874 e em 1875 sendo calçadas as principais ruas da cidade: Riachuelo, desde a Eubank até a 16 de Julho; General Osório, desde a rua dos Andradas até a Misericórdia; Pedro II, desde a Barroso até o fim da mesma rua, junto ao Tivoly Velho; rua dos Príncipes, desde a Imperatriz até a rua da Câmara Velha; Vinte de Fevereiro, desde a praça Sete de Setembro até a Marquês de Caxias; Imperatriz até a rua Uruguiana; Francisco Marques até Paisandu; Andrade Neves, até a praça 7 de Setembro; Vileta até Uruguiana; 16 de Julho até Uruguiana; Zalony até 20 de Fevereiro; Andradas até Uruguiana; Marquês de Caxias até a dos Príncipes; Beco do Castro até a rua dos Príncipes; os dois becos da Matriz até a praça da mesma Matriz; General Netto desde a General Osório até a praça da Matriz; Câmara Velha desde a General Osório até

---

<sup>26</sup> Relatório da Câmara Municipal da Cidade do Rio Grande em sessão de 9 de março de 1871.

<sup>27</sup> Relatório da Câmara Municipal da Cidade do Rio Grande em sessão de 9 de janeiro de 1874.

<sup>28</sup> Relatório da Câmara Municipal da Cidade do Rio Grande em sessão de 2 de março de 1876.

a rua dos Príncipes; Eubank desde a Riachuelo até a rua Pedro II. Foram feitos 81 cordões de pedra nas esquinas mais transitáveis,

de sorte que desde o centro da cidade até a praça Marquês do Herval, há trânsito enxuto a pé; carece-se ainda de alguns em lugares de menor trânsito. Monta em 57.500 metros quadrados o que se tem feito até hoje. O calçamento foi contratado em julho de 1874 a 4\$800 a mão-de-obra por braça quadrada, inclusive o carroto da pedra. Em novembro de 1875, conseguiu-se contratar a 790 rs. o metro, havendo neste último contrato grande vantagem para os cofres da municipalidade.

Esse detalhado relatório de 1876 ressaltou a grande dificuldade por falta de pedra, tendo que se comprar um carregamento do Rio de Janeiro por até 7\$000rs a tonelada e posteriormente de Pelotas a 6\$480. Fez ainda um contrato de pedra de São Lourenço a 5\$950 e de Porto Alegre a 5\$900 e 6\$000 rs. “A maior parte da pedra empregada no calçamento foi da vinda de S. Lourenço, por ser de melhor qualidade”<sup>29</sup>.

Os proprietários de imóveis auxiliaram a Câmara com seus donativos para o calçamento, entrando para os cofres da Municipalidade a quantia de Rs 10:498\$000. “Dispendeu-se até hoje 105:308\$132, sendo: empréstimo concedido pela lei 90:000\$000; ágio das apólices 1:120\$000; auxílio dos particulares 10:498\$000; dos cofres da municipalidade 3:690\$132; total de 105:308\$123”<sup>30</sup>.

Nos relatórios foi possível constatar que: o deslocamento da areia, as inundações das ruas, a falta de nivelamento era a realidade do centro urbano da cidade do Rio Grande na década de 1850-60; a falta de material para o calçamento e o alto custo da aquisição, dificultou a compra de pedra, ante os escassos recursos municipais disponíveis; os proprietários de imóveis foram chamados a participar do custeio das obras; as pedras tiveram quatro procedências: São Lourenço do Sul, Rio de Janeiro, Pelotas e Porto Alegre, especialmente da primeira localidade, de onde teria vindo a pedra de melhor qualidade; os esforços da Câmara para promover o calçamento das ruas foi sistemático entre 1855 e 1876; os trabalhos mais antigos de calçamento foram executados no período de 1857 a 1862 restringindo-se a poucas ruas: Rosário (atual Dr. Napoleão Laureano), do Poço (na atual praça Sete de Setembro), da Alfândega (atual Andradas), Zalony, Francisco Marques, do Arsenal (atual Eubank), do Carmo (atual Benjamin Constant); as grandes obras com mais de 57.000 metros quadrados foram executadas

---

<sup>29</sup> Relatório da Câmara Municipal da Cidade do Rio Grande em sessão de 8 de janeiro de 1876.

<sup>30</sup> Id., *ibid.*

entre 1874 e 1875; a Câmara investiu parte dos escassos recursos da municipalidade, o que não permitiu um andamento acentuado nas obras, não recebendo auxílio financeiro da Província; somente ao recorrer à Assembléia Provincial para autorização de um *empréstimo* de 90 contos de réis é que as obras apresentaram um ritmo acelerado e o imaginário das areias, construído no relato de tantos viajantes, começou a ser modificado.