

AS ORIGENS DA DEGRADAÇÃO DO ARROIO DILÚVIO

Claudio Evandro Bublitz

Licenciado em História e Geografia (UNISC). Bacharel e Mestre em Geografia (UFRGS).
Professor titular de Geografia do Colégio Conhecer e Colégio Caldas Júnior em Porto Alegre/RS.
E-mail: cbcublitz@gmail.com

RESUMO

Esse artigo consiste em uma análise histórico-geográfica do arroio Dilúvio, localizado na área urbana de Porto Alegre, abrangendo o período colonial. O objetivo principal é entender as origens de seu processo de degradação através de uma contextualização histórica e espacial, em uma investigação aberta das interações entre os sistemas sociais e naturais, as características socioambientais originais do arroio Dilúvio. Entender as formas de relacionamento homem/natureza, em particular no período da ocupação lusa na região. O artigo conclui sugerindo que a localização inicial do núcleo urbano de Porto Alegre como um interposto militar e comercial, junto à foz do arroio Dilúvio determinará mudanças importantes relacionadas ao seu destino, como a direção do crescimento urbano acompanhando seu curso e da ocupação de suas áreas de várzeas. O modo de vida dos colonizadores trazidas do “velho mundo” sem nenhuma preocupação ambiental, das funções determinadas ao arroio, como de saneador do núcleo urbano entre outras, acabam por originar sua degradação gerando um “sentimento negativo” da população em relação a este importante curso d’água, que resultará em suas futuras transformações, como o de sua canalização.

PALAVRAS-CHAVE: arroio Dilúvio; geo-história do arroio Dilúvio; história ambiental de Porto Alegre; história do arroio Dilúvio.

81

THE ORIGINS OF THE DILÚVIO STREAM DEGRADATION

ABSTRACT

This article consists of a historical-geographical analysis of the Dilúvio stream, located in the urban area of Porto Alegre, covering the colonial period. The main objective is to understand the origins of its degradation process through a historical and spatial context, in an open investigation of the interactions between the social and natural systems, the original socioenvironmental characteristics of the Dilúvio stream. Understand the forms of relationship between man and nature, particularly during the period of Portuguese occupation in the region. The article concludes by suggesting that the initial location of the urban core of Porto Alegre as a military and commercial center, at the mouth of the Dilúvio stream, will determine important changes related to its destination, such as the direction of urban growth following its course and the occupation of its floodplain areas. The way of life of the colonizers brought from the “old world” without any environmental concern, from the functions determined to the stream, as the sanitizer of the urban nucleus, among others, ends up causing its degradation, generating a “negative feeling” of the population in relation to this important watercourse, which will result in its future transformations, such as the channeling.

KEYWORDS: Dilúvio stream; geo-history of the Dilúvio stream; environmental history of Porto Alegre; history of the Dilúvio stream.

INTRODUÇÃO

Este artigo faz parte da dissertação de mestrado que aborda a história espacial do arroio Dilúvio, importante curso d'água urbano de Porto Alegre, hoje totalmente degradado e canalizado, resultado do processo histórico iniciado com ocupação lusa na região o que se estende até a atualidade. É fundamental, em uma análise ambiental, levar em conta os movimentos históricos e ideológicos responsáveis pela construção e transformação do espaço, suas relações com o cotidiano social vivido, primordiais para o entendimento de uma realidade posta. Antes da chegada dos europeus, o arroio Dilúvio mantinha ainda seu curso original, com sua sinuosidade característica, encontrando-se totalmente saudável e livre de degradações, por muito tempo servindo as populações originais.

A imposição da “cultura dos colonizadores” com sua chegada ao “novo mundo” acabou se tornando o marco do início da degradação da natureza. No que diz respeito aos corpos hídricos em especial, foram utilizados como forma para uma escalada pelo interior de nosso território através da navegação, superando os limites da orla marítima após sua chegada pelo Oceano. Porto Alegre é um exemplo claro dessa estratégia de interiorização, na medida em que sua posição e configuração hídrica ofereceram estas condições de acesso, mesmo antes da chegada dos colonizadores¹. Indo mais além, quando revivemos as características geopolíticas à época da colonização, como a distribuição das sesmarias (FLORES, 1987), em um processo claro de territorialização, onde os colonizadores utilizaram os cursos d'água como limitadores destas áreas, como no caso da Sesmaria de Santana (Figura 1), facilitando a implementação da partilha das terras recém-descobertas.

As raízes históricas da degradação do arroio Dilúvio estão ligadas, não só as funções e técnicas empregadas, com a utilização dos recursos naturais existentes na região, mas, principalmente ao modo de vida dos colonizadores europeus à época, trazidos do “velho mundo”. No caso da colonização lusa, os processos de ocupação se deram muitas vezes no imprevisto aproveitando as feições naturais, como o relevo e a hidrografia, que ajudarão a dar forma à cidade. O papel do arroio neste contexto se transforma em uma verdadeira saga pela sobrevivência, o que certamente ainda não se encerrou.

1 Souza afirma: “assim, o acesso do litoral atlântico em direção ao interior do continente pelo norte da Laguna dos Patos é muito antigo e usado por grupos originários, hoje chamados ‘índios’, pouco descritos pelos antigos cronistas, provavelmente muito aparentados dos grupos que foram chamados como Arachanes, Carijós, Anjos, Guarani, Tapes, Minuanos e Charruas nos documentos dos séculos do Período Colonial.” SOUZA, J. O. C. Territórios e povos originários(des)velados na metrópole de Porto Alegre. In: FREITAS, A. E. C.; FAGUNDES, L. F. C. **Povos Indígenas na Bacia Hidrográfica do Lago Guaíba**. Porto Alegre: PMPA/ Secretaria Municipal de Direitos Humanos e Segurança Urbana, 2008. (p.15-16.)

A cidade de Porto Alegre atualmente tem uma relação no mínimo de estranhamento, para não dizer ambígua, com um dos seus principais cursos d'água, o arroio Dilúvio. Outrora batizado pelos Guaranis, de Jacareí², cruza a cidade no sentido leste-oeste, de sua nascente até sua foz, desaguardo no lago Guaíba. Representando também o traçado de uma de suas principais avenidas em uma clara adaptação de um de seus principais cursos d'água ao traçado viário arquitetado em determinado tempo para a cidade, transformando o arroio Dilúvio em um “triste” e reto canal em seu trecho urbano, que acaba servindo de escoadouro dos dejetos da grande urbe.

Ao longo da história da ocupação urbana, a bacia do arroio Dilúvio foi intensamente modificada. O arroio foi canalizado e teve seu curso natural retificado. Alguns afluentes desapareceram sob a cidade e seus canais passaram a integrar o sistema de esgotamento pluvial. A drenagem pluvial de todos os bairros integrantes da bacia do arroio Dilúvio depende diretamente do desempenho hidráulico do canal do arroio Dilúvio. Recebe ainda uma parte considerável de poluentes em diversos pontos no transcorrer de seu curso, principalmente ao adentrar na área urbana, justamente aquela área que ajudou a constituir.

A discussão do tema ambiental na ótica espacial/temporal e social, na busca de uma síntese tão preconizada pela ciência geográfica e histórica, é perfeitamente válida no caso do arroio Dilúvio. O enfoque socioambiental vai neste sentido colaborar com a análise das relações da sociedade com a natureza (MENDONÇA, 1993), pois engendram novos elementos que resultam em novas maneiras de se conceber os problemas ambientais, dando a devida importância à dimensão social, buscado compreender a realidade em uma abordagem inovadora. Contribuí para a adoção de uma prática social transformadora da sociedade, buscando maior justiça e bem-estar social e, desta forma, contribuindo para preservação, conservação e respeito ao meio ambiente.

Vive-se uma crise ambiental, portanto uma crise ética para com nossa relação com os ambientes sejam eles transformados ou não. Nesse sentido, uma retrospectiva espacial ou um resgate histórico espacial podem não só interferir em uma lógica exploratória, utilitarista e predatória do espaço, como pode apontar um novo horizonte, ou uma nova perspectiva, e por que não dizer um novo sentimento acerca do espaço e de suas atuais condições e sobretudo de concepções que possam intervir de forma propositiva.

Buscar a dimensão histórica de como se deu o processo de degradação ambiental do arroio Dilúvio necessita, além de uma reflexão sobre as funções, as técnicas ou tecnologias empregadas, a

2 Jacareí, do Tupi Guarani *jacaré-i* = o rio do jacaré. **Dicionário Ilustrado Tupi Guarani**, 2018.

percepção ou entendimento de que nem sempre foram as mais adequadas e que acabaram por atender a interesses e influências de sua época, ou seja, um espaço que sofreu uma interferência social, carregados de valores humanos e históricos característicos.

PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS E OPERACIONAIS

Para consecução dos objetivos propostos na presente estudo, prioriza-se a utilização, com as adequações necessárias, do método da geo-história, que busca a análise, interpretação e contextualização histórica e geográfica da área de estudo. Importantes análises da paisagem urbana vêm sendo feitas a partir da pesquisa geo-histórica, usando diferentes recursos e fontes, baseadas em pesquisas e levantamentos bibliográficos, documentais, plantas, mapas, desenhos, gravuras, pinturas, fotografias, materiais arqueológicos, relatos e crônicas, esses trabalhos revelam a variedade e a riqueza da apreensão de ambientes rurais-urbanos pelos registros ao longo do tempo, daqueles que o perceberam e o vivenciaram.

Os procedimentos metodológicos e operacionais que viabilizaram este estudo fundamentaram-se na análise e na consulta de diversas fontes ligadas ao tema. Para isso, foram utilizados os seguintes recursos metodológicos e operacionais, divididos em três etapas: a primeira etapa se refere a uma ampla revisão bibliográfica sobre o tema, o que inclui a análise de narrativas; em uma segunda etapa da pesquisa foram coletados dados e informações em jornais, periódicos e documentos variados, em órgãos públicos municipais, estaduais e federais; e, em uma terceira etapa, foi realizado o levantamento e análise de desenhos, fotografias, plantas, mapas, desenhos, gravuras e materiais arqueológicos que envolveram e se relacionaram com o período e a área de estudo nos diversos órgãos públicos, como também se buscaram informações pertinentes à pesquisa diretamente no campo e como observações na própria paisagem.

AS FUNÇÕES DO ARROIO DILÚVIO

Para compreender as origens da degradação do arroio Dilúvio, cabe analisar as diversas utilizações dadas a ele inicialmente. Neste sentido, destacam-se as diferentes funções atribuídas ao arroio Dilúvio na cronologia do processo de colonização na região.

Na obra do cartógrafo Clovis Silveira de Oliveira (1985), que escreveu extenso estudo sobre a formação de Porto Alegre, o arroio Dilúvio aparece com uma de suas primeiras funções dada pelos colonizadores, delimitando a Sesmaria de Ornelas na fronteira Sul (Figura 1), juntamente com

o rio Gravataí na fronteira norte, sendo referido inclusive com seu nome original, rio Jacareí, denominado assim pelos grupos guaranis que aqui viviam:

A Sesmaria de Santana foi concedida a Jerônimo de Ornelas pelo Capitão General da Capitania de São Paulo e Minas Gerais, Dom Luiz Mascarenhas, em nome de Sua Majestade, dada na Vila Boa de Goiás, aos 5 dias do mês de Novembro de 1740 e tinha as seguintes confrontações: ao norte, com a fazenda do Tenente Francisco Pinto Bandeira, tendo como divisa o Rio Gravataí; ao sul, com as terras do Tenente Sebastião Francisco Chaves, tendo como divisa o Rio Jacareí (mais tarde chamado de Arroio Dilúvio ou simplesmente Riacho); a oeste, as praias do Rio Grande (conhecidas na época por Igahiba, Lagoa de Viamão, hoje Guaíba) e a leste, com as terras de Francisco Xavier de Azambuja, tendo como divisa o Arroio Feijó e seu afluente mais tarde conhecido por Arroio Dorneles, incluindo todo o Morro Santana. (p. 17)

Figura 1 - Mapa das Sesmarias de São José e de Santana, delimitadas pelo arroio Jacareí e o rio Gravataí.



Fonte: OLIVEIRA, 1985, p. 16

Esta rica paisagem, seu relevo, a extensa e diversificada rede hidrográfica foram de fundamental importância, como um entreposto de comunicação estratégico para coroa, claramente uma função militar e comercial a princípio, e ditará a fundação de Porto Alegre, segundo Souza:

A região de Porto Alegre está localizada no encontro de diversas paisagens continentais (bacia dos rios formadores do Lago Guaíba, Serra do Mar, Serra Geral, Planalto Meridional, planície litorânea e lacustre, planuras do Pampa), o que explica em parte sua posição de destaque no cenário regional. A cidade está assentada nas margens das formações graníticas que impuseram a inflexão do delta do rio Jacuí para sul até o encontro do Guaíba com a Laguna dos Patos. Na margem oriental dessa inflexão de águas surgiu uma pequena vila criada como porto fluvial de Viamão que recebeu grande incremento depois que se inaugurou o fluxo de navegação internacional através do canal de Rio Grande, passando por

São José do Norte, tornando-se Porto Alegre entreposto do comércio regional que se estendeu adentrando a Depressão Central e que se consolidou subindo os rios Jacuí, Taquari, Caí, Sinos e Gravataí. (SOUZA, 2008, p. 15-16)

Outra característica importante, e que de certa forma determina outra função ao arroio Dilúvio, é a medida que serviu como limitador natural da vila, separando a parte norte do sul ainda inabitado, em parte pela própria barreira imposta por este curso d'água, e de outra da falta de investimentos técnicos capazes de transpor esta barreira, se dando a ocupação destas áreas só bem mais tarde, quando da construção de pontes de madeira, que vão permitir a passagem sobre o arroio.

O arroio Dilúvio, ou Riacho³ como era comumente chamado à época, e por vezes assim o denominamos aqui, compôs também a famosa linha de fortificação (Figura 2), em seu flanco sul, o que limitava também a área urbana. De acordo com Monteiro (2001), o ano de 1778 é um marco da organização do espaço urbano de Porto Alegre, com a construção de muralhas para proteção da futura cidade, orientando o sentido do crescimento e demarcando os limites entre o rural e o urbano, uma função estratégica militar, participando o arroio Dilúvio. Este curso natural acabou por economizar em muito no que se refere a esta linha de fortificação⁴ no flanco sul, dispensando a construção murada no curso do arroio. Típica das cidades europeias, esta fortificação que, inicialmente em alguns pontos, constituía-se de valas e montes de terra socadas, a muros de pedras, na medida em que se pode investir em tal intento. Os limites desta linha de defesa são descritos por Oliveira (1985):

A linha de fortificações iniciava na margem do Guaíba, imediações da atual Praça Oswaldo Cruz, subia, observando o atual traçado da Rua Pinto Bandeira, passava por trás do prédio da Santa Casa e tomava a direção do Portão, daí formava quase um ângulo reto e descia pelo atual alinhamento da Av. João Pessoa até encontrar a atual Rua da República onde formava novo ângulo reto tomando o rumo do Riacho e atual Praia de Belas, nas proximidades do Pão dos Pobres. Além dessa linha foram colocadas diversas baterias em pontos importantes de toda margem do rio. Essas providências eram ainda reforçadas por diversos navios de guerra distribuídos estrategicamente pelo Guaíba. (p. 51)

3 Riacho- Pequeno arroio, com cerca de 20 quilômetros de curso, que, nascendo nas serranias de Viamão e recolhendo as águas das quedas do Morro Sant'Ana, entrava em Porto Alegre pelos bairros do Partenon, Santana e Azenha, percorria a Cidade Baixa e ia lançar-se ao Guaíba nas proximidades do Centro. Chamado popularmente pelos mais diversos nomes – Riacho, Riachinho, arroio Dilúvio ou arroio da Azenha- marcou negativamente as zonas que atravessava (FRANCO, 1998, p.343).

4 As cidades medievais tinham na muralha um de seus elementos característicos, como é largamente difundido. Sem que o Brasil tenha vivido uma idade média, a distante Porto Alegre, no extremo sul do país, ostentou também, no seu passado, “muralhas” que a circundavam. As fortificações, iniciadas em 1778 e demolidas em 1845, tiveram seu sentido defensivo de proteger a cidade dos ataques espanhóis que, ao longo do século XVIII, por três vezes haviam invadido o Rio Grande. Longe de se assemelharem às muralhas de pedra das cidades europeias da Idade Média, nossas muralhas eram apenas trincheiras de “pau-a-pique”, com um valo na parte externa, [...]. Mesmo depois de demolidas, elas permaneceram no imaginário popular como a fronteira simbólica que dividia a “cidade” da zona baixa, pobre e suburbana. (PESAVENTO, 1999, p. 250).

Figura 2 - Mapa de Porto Alegre, 1840, mostrando a linha de fortificação à esquerda, assim como a Foz do Riacho na parte superior direita compondo a linha de fortificação.



Fonte: OLIVEIRA, 1985, p.8-9.

A mudança da capital de Viamão para Porto Alegre, que se torna freguesia em 1772, assim como o desenvolvimento da região do Jacuí, devido ao estabelecimento dos açorianos que intensificam a produção agrícola, especialmente trigo⁵, o local se torna estratégico para os interesses da coroa. Conforme Clóvis Silveira de Oliveira (1985), as águas do arroio Dilúvio foram fundamentais no processo de produção do trigo, com o cultivo em seu entorno, na moagem dos grãos através dos moinhos e do fabrico da farinha:

Enquanto isso, lá fora, além da Várzea, os colonos e seus descendentes desenvolviam suas atividades agrícolas, destacando mais a plantação de trigo, aproveitando a força da água do Arroio Dilúvio para mover suas azenhas ou moinho e fazer a farinha. O lugar tomou o nome que chegou até nossos dias: AZENHA. Um dos estabelecimentos que ali mais se destacaram foi o do Chico da Azenha, o primeiro açoriano a chegar no Porto Dorneles. Em

5 No ano seguinte, em 1773, a freguesia passou a ter Nossa Senhora Madre de Deus como a padroeira do povoado em crescimento, a ponto de José Marcelino trasladar para ele a capital de Viamão. Cultivando as chácaras com trigais e outros cereais, os açorianos foram dando uma fisionomia animada ao Porto. Situados em datas de 272 ha, a pequena propriedade foi implantada na Capitania, contrastando com o latifúndio, com cerca de 13.000 ha, já lastreado em grande parte do Leste sulino. Neste cenário, despontou o Porto dos Casais como importante centro abastecedor de alimentos da região, então configurada como uma sociedade que se estruturava pela diferença e que, paulatinamente, foi sendo consolidada. Em meio a essa movimentação que apresentava momentos de distensão, a agricultura praticada pelos açorianos passou, não só, a fornecer alimentos para o mercado local, como a render lucros à Coroa portuguesa com a crescente exportação da produção tritícola. (KNIERIM, C.; CARELI, S. **Releituras da História do Rio Grande do Sul**. Porto Alegre: FIGTF/FAPA, 2012, p. 125)

1802 é autorizada a construção da primitiva Ponte da Azenha, onde hoje está de concreto. (p. 41)

O movimento das águas do arroio Dilúvio propiciou aos primeiros habitantes outra importante e fundamental função: a moagem dos grãos de trigo produzidos nas cercanias do vilarejo pelos açorianos recém-chegados. De acordo com o Guia Histórico de Porto Alegre, de Sérgio da Costa Franco (1998), o “Chico da Azenha” se estabelece na margem do arroio Dilúvio, fundando o primeiro moinho da região, a Avenida Azenha, outrora caminho da Azenha, assim como o bairro, devem sua origem a este primeiro estabelecimento de Francisco Antônio da Silveira:

Avenida da Azenha – Começa na Avenida João Pessoa, junto a Praça Piratini, e termina na rua José de Alencar, junto a Praça Antônio João. Foi conhecido como Caminho da Azenha, desde o século XVIII, o caminho que, descendo do Portão da Vila se dirigia ao moinho d’água de Francisco Antônio Silveira, apelidado Chico da Azenha, por dedicar-se à moagem do trigo numa azenha de sua propriedade, instalada junto ao arroio Dilúvio. (FRANCO, 1998, p. 50)

A localização do moinho, à margem esquerda do arroio Dilúvio é atestada por Riopardense de Macedo, ao mesmo tempo em que menciona a existência de práticas agrícolas nas áreas adjacentes, provavelmente aproveitando também as águas do arroio Dilúvio na irrigação:

Não se ignora que desde o início tenham havido atividades agrícolas pelas proximidades, como é o caso do Chico da Azenha, que se instalara nas terras de Sebastião Francisco Chaves, ao sul da estância de Jerônimo de Ornelas, a margem esquerda do arroio Dilúvio. Outras pequenas chácaras teriam sido plantadas à sombra de acordos feitos com os sesmeiros. (MACEDO, 1968, p. 62)

O Porto Dorneles (Figura 3), próximo à foz original do arroio Dilúvio, nas proximidades do atual Gasômetro e Areal da Baronesa, permitiu a entrada rumo ao interior da região, ocupada inicialmente apenas nas proximidades do lago Guaíba. Segundo Laytano (1987), “a foz do Riacho foi primitivamente chamada de Porto do Dornelles. Na década de 1930, canoas atracavam no antigo porto, trazendo lenha, carvão, frutas e verduras”, foi de grande importância, para o abastecimento da região com víveres de primeira necessidade para a época através da navegação de canoas ou pequenos barcos, permitindo o abastecimento da área mais densamente povoada com a produção das áreas rurais, mais afastada da orla do Guaíba, antecedeu o porto que iria ser construído mais tarde devido à intensificação comercial. Segundo Sanhudo, o porto estabelecido inicialmente era muito precário:

Não há dúvidas de que, de porto, só tinha o nome. Existia, segundo as melhores informações, um velho e mal arranjado trapiche que mais se assemelhava a girões improvisados. Ficava no recôncavo da costa do Riacho, onde é atualmente o começo da

Rua gen. Cipriano Ferreira. Parece que este era o lugar mais acessível, naquele tempo, para se pisar em terras da estância do Morro de Santana. Ali começou a cidade. (SANHUDO, 1979, p. 13)

Figura 3 - Recanto do Riacho, antigo Porto Dorneles.



Fonte: Acervo do Museu Joaquim Felizardo

Outra importante função do arroio Dilúvio, desde a fase inicial da colonização e que perdura durante todo o período colonial, estava ligada ao fornecimento de água. Segundo Weimer (1992), “a água tinha que ser trazida em baldes de tanoaria ou em pipas d’alguma fonte próxima, preferencialmente, por algum escravo para não ofender a “dignidade” dos homens livres”. Mais tarde, porém, o fornecimento era feito através de pipas e barris de madeira. A água era recolhida

pelos “aguadeiros” no Riacho, ou ainda mais tarde em fontes⁶ e puxadas por burros ou mesmo cavalos. Na verdade, o abastecimento de água neste período sempre foi precário (FRANCA, 2007), tanto no contexto europeu, no caso de Lisboa, como no nordeste do Brasil, berço da colonização, como no caso de Olinda⁷, e não eram muito diferentes no sul do Brasil, mesmo às margens de um grande corpo d’água como o lago Guaíba.

O trabalho de aguadeiro (Figura 4) foi fundamental durante todo período colonial, era um abastecimento de água móvel, já que as bicas e chafarizes eram poucos e concentrados em áreas específicas do pequeno vilarejo, permanecendo assim até o primeiro quartel do século XIX.

6 De acordo com Fortini, as fontes públicas começaram em Porto Alegre no tempo do Governo de José Marcelino. Os anos de 1779 e 1780, deliberara a Câmara mandar construir duas bicas, destinadas à serventia da população. Uma ficava na Várzea, abaixo da escada (onde começa a Avenida João Pessoa) e a outra à rua Jerônimo Coelho, nas imediações da rua General Paranhos, que ficou conhecida até a abertura da avenida Borges de Medeiros por beco do Poço. Em 7 de agosto de 1832, a presidência da província foi autorizada a tratar do abastecimento d’água à Capital, construindo um chafariz ou duas fontes que atingisse o sítio do Guaíba em que a água fosse pura e limpa. Assim ergueram-se uma no norte e outra ao sul do litoral da cidade. Até 1860, existiu uma fonte chamada “dos pobres”, aberta ao uso da população no tempo da presidência do brigadeiro Jerônimo Francisco Coelho. Existiu essa fonte na rua do Arvoredo (Coronel Fernando Machado). Não há sinal dela, nem de outras, como do chafariz da rua da margem (João Alfredo) feito em 1852. A população teve, pois esse serviço melhorado relativamente, com a instalação da Companhia hidráulica Porto Alegrense (2 de fevereiro de 1876). a água fornecida por dita empresa vinha do arroio Dilúvio ou do Sabão, sito a 15 quilômetros da capital. Dentro de pouco estavam estabelecidos 8 chafarizes, cada qual com a consagração de um nome. Assim, o da praça Independência, chamou-se Santa Isabel; de 15 de novembro - Conde D’Eu; da Várzea - São Pedro; da Harmonia - Duque de Caxias; da D. Feliciano - Santa Leopoldina; da General Osório - príncipe Augusto; da Marechal Deodoro - Imperador; da Senador Florêncio - Imperatriz. Todos esses Chafarizes foram demolidos, encontrando-se um deles no Parque Farroupilha. As casas que dispunham de recursos mais abundantes possuíram em seus terrenos cacimbas, que, como aqueles forneciam água potável. (FORTINI, A. **Porto Alegre Através dos Tempos**. Porto Alegre: Divisão de Cultura, 1962, p. 68)

7 Franca discorre: “no que diz respeito ao saneamento o drama continua: na própria Lisboa, capital do Reino, os equipamentos sanitários impressionavam apenas pelo primor artístico sendo o abastecimento d’água irregular e precário além de bem mais caro do que nas outras capitais da Europa, baseado em poços e cacimbas particulares e em fontes e chafarizes públicos. Os banhos para a população de baixa renda, quando não se estava atravessando períodos de seca, eram tomados nas ruas, nos pátios, nos chafarizes e até nas gamelas de alimentação dos animais. As águas servidas eram lançadas das janelas das casas na rua e os dejetos despejados em terrenos baldios ou no rio Tejo. Por esta época, em Olinda, com suas casas estreitas e compridas, frequentemente se lançavam os esgotos no fundo dos quintais sendo os urubus uma presença comum nestes lugares. As fossas eram raras e assim mesmo condenadas pelo poder público por não possuir o devido revestimento ameaçando, desta forma, os mananciais. Os escravos cruzavam as ruas carregando os “tigres”, barris repletos de dejetos das casas para serem lançados nas praias, nos rios ou em qualquer lugar mais retirado. Estes mesmos trabalhadores podiam, na viagem seguinte ser acionados para trazer água das canoas, tanques ou chafarizes para o interior das residências”. (FRANCA, 2008, p.81)

Figura 4 - Aguadeiro, final do século XIX.



Fonte: Acervo do Museu Joaquim Felizardo

A água era retirada diretamente do arroio ou do Lago Guaíba, com auxílio de baldes, a água abastecia os barris de madeira, que depois eram levados e vendidos pela pequena freguesia. Este trabalho era considerado “indigno”, na época realizado por escravos para os que possuíam, mas também executado por trabalhadores privados, que traziam a água de chafarizes e bicas, ou do próprio riacho, isto pode ser dito em todo o território no contexto colonial ou mesmo mais tarde, ultrapassando o período colonial, como no caso dos canoeiros⁸ de Recife e Olinda, ou mesmo nos pequenos vilarejos e núcleos urbanos sob domínio português (FRANCA, 2007).

8 Os canoeiros representavam uma categoria numerosa e diferenciada de escravos, reunidos em uma irmandade própria - Irmandade de Nossa Senhora do Rosário dos Canoeiros, já referenciada em outro trecho – com uma estrutura hierárquica de patentes semelhantes às Forças Armadas e um ritual de continências quando suas embarcações se cruzavam no rio. Este transporte de água era moroso e sua higiene bastante comprometida. Por um vintém, se podia tomar banhos dentro destas canoas, sempre encharcadas e sujas. Somente em 1837 a Câmara de Olinda, viria a expedir normas exigindo que os barris fossem cobertos e limpos periodicamente. Além disso para trafegar entre Olinda e Recife, chegando ao Varadouro, os canoeiros tinham que esperar a maré subir. As reclamações dos consumidores quanto à mistura de água doce e salgada eram constantes. Outro problema sério e que contribuía para agravar o mal estar entre Recife e Olinda dizia respeito ao preço final da água para os consumidores, onde era embutido o valor cobrado pelo transporte e a taxa paga pelos canoeiros à Câmara de Olinda. Se a água era obtida nos tanques os proprietários dos mesmos, evidentemente, acresce a tudo isso o seu adicional de lucro (FRANCA, 2007, p. 81-82).

Um dos mais importantes traçados viários da freguesia constitui-se em outra função importante do arroio Dilúvio, a estrada do Mato Grosso ou do Dilúvio, ou ainda da Azenha por ser continuidade desta, que deu origem às atuais avenidas João Pessoa e Bento Gonçalves, que ligava Viamão a Porto dos Casais (MONTEIRO, 2001). A estrada do Mato Grosso, atual Avenida Bento Gonçalves, fora uma das primeiras vias aberta e acompanhava o curso do Riacho, isso demonstra que os lusitanos foram se adaptando às condições naturais da região, como relevo e a própria hidrografia, das áreas sobre seus domínios, utilizados para iniciar os primeiros traçados viários. Weimer aponta esta característica, citando o historiador Sérgio Buarque de Holanda:

(...) a característica das cidades lusitanas construídas na América seria a liberdade com que haviam sido traçadas: as ruas se amoldavam à topografia segundo a importância dos diversos prédios que iam sendo construídos e em função das necessidades higiênicas e organizacionais do espaço. Segundo este autor, as cidades haviam sido “semeadas.” (HOLANDA, 1969, *apud* WEIMER, 1992, p. 48)

Esta rota foi posta em prática em torno de 1771, com a possível transferência da capital, de Viamão para Porto dos Casais, conforme Sanhudo:

Quando o governador José Marcelino, em meados de 1771, começou a pensar em transferir a capital, de Viamão, para esta povoação, uma das primeiras coisas que fez foi ordenar ao capitão Alexandre montanha que abrisse duas estradas para ligar aquela cidade a este Porto dos Casais. Surgiu daí o caminho de Viamão que viria a ser mais tarde o Caminho do Meio e a estrada do Mato Grosso ou do Dilúvio, ambas, entretanto, reza a tradição, vinham culminar no logradouro público já conhecido como os - Campos da Várzea! Aquela foi chamada ainda por Caminho da Capela e esta, depois, tomou o nome de Estrada da Azenha. (SANHUDO, 1979, p. 227)

De acordo com Milton Santos (2002), para entender o que se passa na evolução da totalidade social espacializada, é necessário levar em conta alguns conceitos básicos. Torna-se necessário que se interprete a relação dialética entre estrutura, processo, função e forma. Entendendo função como atividade ou tarefa, a ser designado por um objeto, e tomando sua forma natural, no caso de nosso objeto de estudo, incluído no processo colonial de produção, em estruturas nem tão planejadas, principalmente no caso luso, o arroio acabou por desempenhar variadas funções, sejam elas artificiais, como no caso do processo de fronteirização, ou de sua própria natureza, fornecendo água, movendo moinhos ou deslocando a produção, mas que permitirão compreender, pelo menos em parte, a evolução do processo de ocupação e utilização do arroio Dilúvio e seu entorno e o estabelecimento estratégico do modelo colonial de produção nos espaços em que atuaram.

AS RAÍZES DA DEGRADAÇÃO

As raízes históricas da degradação do arroio Dilúvio estão ligadas, não só as funções e técnicas empregadas e à utilização dos recursos naturais existentes na região, mas, principalmente ao modo de vida dos colonizadores europeus à época, trazidos do “velho mundo”, como sua relação com os cursos d’água. A quase inexistência de preocupações ambientais⁹ em seus núcleos urbanos e mesmo de suas áreas rurais, foram trazidas para o novo mundo. Conforme Benjamin (1995), a dominação portuguesa alterou o meio ambiente brasileiro, na medida em que fora colocado de forma abrupta ao sistema econômico colonial, um processo de subordinação e dependência, sendo a colônia estigmatizada como fonte “inesgotável” de recursos naturais. As dimensões de nosso território estimularam sua exploração, esgotando seus recursos e ao mesmo tempo procurando novas áreas a serem “desbravadas”.

Somado a isso, temos a intenção clara dos portugueses de explorar recursos naturais ao máximo, na medida em que a própria estruturação dos povoamentos aqui não deveriam desperdiçar recursos da coroa. Segundo o historiador Sérgio Buarque de Holanda (1969) comparando a colonização portuguesa e espanhola, a origem desta diferença seriam as idiossincrasias destes dois povos. Enquanto os espanhóis pretenderam fazer da América um prolongamento orgânico de seu país, os portugueses tinham apenas interesses comerciais imediatistas. Isso trouxe consequências imediatas para a implantação destas cidades. Para evitar o calor dos trópicos, os espanhóis procuravam as terras altas onde pudessem desfrutar de clima semelhante ao de seu país. Os portugueses, pelo contrário, se estabeleceram no litoral e impunham exigências especiais para aqueles que quisessem ir “pela terra adentro”. Como estas cidades se resumiam em simples entrepostos comerciais, não convinha que fossem feitas despesas com grandes obras nem que se fizessem investimentos na estrutura urbana. Nessas condições, o crescimento das cidades corria por conta dos caprichos dos moradores, o que resultou num traçado “desleixado”, sem rigor, sem método, sem previdência, junto às planícies dos cursos d’água.

9 Conforme Wainer: vigorava em Portugal, à época do descobrimento do Brasil as Ordenações Afonsinas, primeiro código legal europeu, de 1446, com base no Direito Romano e Canônico. Em seus artigos referentes a questões ambientais, não existe menção às águas. A mesma coisa ocorre com as Ordenações Manuelinas, de 1521. Somente com as Ordenações Filipinas, de 1603, obrigatória no reino e colônias portuguesas, houve o caráter precursor na proteção das águas, vigorando no Brasil mesmo depois de decretado o Código Civil (Lei nº 3.071/16), retratado em seu parágrafo 7º do Título LXXXVIII, era expressamente proibido qualquer pessoa jogar material que pudesse matar os peixes e sua criação ou sujar as águas dos rios e das lagoas. WAINER, A. H. **Legislação ambiental brasileira: subsídios para a história do direito ambiental**. Rio de Janeiro: Revista Forense, 1999. (p.192-198)

Outro fato que aponta os métodos do colonizador na região está relacionado ao seu sistema de “saneamento e higienização”, com o aproveitamento de recursos naturais, como a utilização de cursos d’água para se livrar de detritos resultantes da produção colonial¹⁰, a mesma que era utilizada no velho mundo, e aqui não fora diferente, a presença de gado, ou mesmo com a criação de porcos serviram-se deste “facilitador” para resolver este problema de produção. Segundo Francisco Riopardense de Macedo (1998), em sua obra “História de Porto Alegre”, aponta que, no início do século XIX, o arroio Dilúvio já serviria para se livrar de detritos de matadouros, o saneamento de tal atividade iria ser feito através do despejo diretamente no arroio Dilúvio:

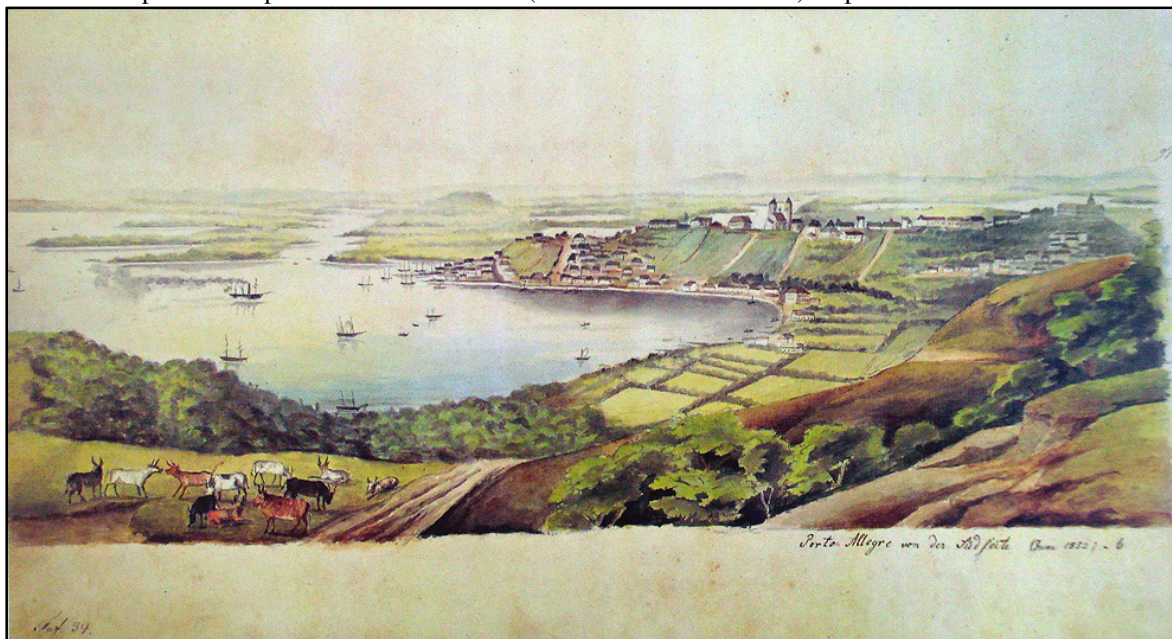
Considerando a regular concentração da população na vertente norte da península, nela se concentrou a preocupação com o saneamento. O abastecimento de carne era um problema que já fora encaminhado quando destinada a várzea do Portão para reunir o gado. Para matadouro foi escolhida a área próxima do arroio Dilúvio, que daria vazão ao sangue e detritos próprios da atividade. Houve até a destinação de um caminho do gado, margeando o arroio desde a ponta da península até o local que ficou conhecido como rua da Margem (João Alfredo) até o matadouro que seria pelas proximidades da atual Getúlio Vargas (MACEDO, 1998, p. 45).

Este aproveitamento de formas ou feições naturais (Figura 5) demonstra certa improvisação no “planejamento urbano”, mas, aponta indiretamente para uma tentativa de saneamento e higienização da pequena vila, utilizando-se da própria força da gravidade proporcionada pela declividade do relevo e da força das águas, que acabariam no próprio arroio Dilúvio em alguns pontos, como em direção ao lago Guaíba noutros. Isto não só demonstra a despreocupação com os cursos ou corpos d’água, como uma nítida política de “aproveitamento” em relação ao meio físico e a estes corpos hídricos. Em Lisboa, na capital do Reino, as águas, depois de utilizadas por seus moradores, eram jogadas pelas janelas das casas diretamente nos logradouros, terrenos baldios e no próprio rio Tejo (FRANCA, 2007). Neste sentido Weimer (1992), conclui: “Nessas condições, pode-se dizer que esses planos representam um compromisso entre a tradição e as técnicas “acadêmicas” de então”. No caso de Porto Alegre, sua topografia acabou favorecendo e facilitando a utilização deste recurso por parte dos colonizadores, como aponta Weimer :

10 Sobre a economia colonial ligada a produção de carne: encurralado nessa mangueira, por algum tempo, era depois conduzida em direção a praia do Riacho e daí comboiado até o matadouro. Essa passagem da tropa por um lado do beco lá existente foi aos poucos emprestado o nome ao lugar, que começou a ser chamado Rua da Passagem. De lá da rua da passagem, como já expliquei, o gado era repontado por algumas tortuosas vias públicas e, sempre procurando costear a margem do rio, vinha a ser encerrado no matadouro do Mingote Penella, que ficava cá entre o Cinema Avenida e a Rua 4 Jacós, antiga ponte Menino Deus. Aí se esfolava o animal e o couro era estaqueado precisamente onde hoje é a Praça Garibaldi. SANHUDO, A. V. **Porto Alegre: crônicas da minha cidade**. Caxias do Sul: UCS, 1979. (p.14)

A rua principal, a rua Formosa (hoje, Duque de Caxias), concebida à maneira das “ruas direitas” (isto é, diretas, que ligavam o portão de entrada às praças centrais) das vilas portuguesas, também aqui fazia a união entre o ponto de chegada na ponta do istmo e a praça central, passando pelo divisor das águas e, a partir dele, foram traçadas ruas paralelas (ruas da Ponte, Hoje Riachuelo e da Praia, hoje dos Andradas). Estas ruas foram ligadas transversalmente por becos que levariam a margem do rio. Todas tinham caimento para o centro de forma a servir de sarjeta para as águas pluviais, levando assim, o lixo que eram atirados nos logradouros. Por essa razão, a implantação da rede viária era feita em função do escoamento das águas. (WEIMER, 1992, p. 52)]

Figura 5 – Pintura de Hermann Rudolf Wendroth (1852), perspectiva do Morro Santa Tereza demonstrando as feições naturais da parte sul do núcleo urbano, com as vias indo em direção ao lago Guaíba e ao arroio Dilúvio, representado pela linha de mata ciliar (“mato das emboscadas”) ao pé do morro.



Fonte: Santos, 2010

Sobre a questão do lixo que era jogado nos logradouros, é interessante o depoimento escrito por Auguste de Saint-Hilaire (1920), de passagem em Porto Alegre, entre junho e julho de 1820: “Percebe-se logo que Porto Alegre é uma cidade muito nova. Todas as casas são novas e muitas estão ainda em construção. Mas, depois do Rio de Janeiro não vi cidade tão suja, talvez mesmo mais suja que a metrópole”.

Ainda que esta artimanha lusa representasse uma “solução higienista”, ela representaria outro problema relacionado à erosão dos solos, ativadas pelos percursos feitos pelas águas das chuvas sazonais da região, principalmente naqueles meses ou períodos de grande precipitação pluviométrica. Levando-se em conta dados e estudos atuais levantados na área de estudo, sobre este alto índice pluviométrico, “ocorre uma desvinculação dos meses mais chuvosos, ou seja, o maior

número de dias com chuva, com os meses de maior índice pluviométrico”, tipicamente ocorrendo no inverno e na primavera e com volumes abruptos no verão (FUJIMOTO, 2001).

De acordo com Macedo (1998), no final do século XVIII, o resultado erosivo da força das águas, pelas características topográficas, eram tão fortes, que necessitavam de pontes para transpor os talwegues abertos pelas vias, uma das ruas da vertente norte, atual Bento Martins, recebia o nome de Rua do Arroio¹¹ devido ao grande volume de água dos períodos chuvosos:

Muitas ruas marcadas logo após pelo capitão José de Saldanha necessitaram de obras especiais. As vias paralelas ao eixo da península (Duque de Caxias) cruzavam, às vezes, grandes talwegues abertos pela velocidade das águas que despencavam nas vertentes norte e sul. Surgiram, assim, pontes na rua Direita, na rua da Graça e na rua do Cotovelo, que por isso mesmo foi também conhecida como rua da Ponte. Era tanta água que uma das ruas da vertente norte recebeu o nome de rua do Arroio. A administração tentava melhorar a cidade mandando os moradores de certa área, a 22 de março de 1794, fazerem calçadas em frente às suas casas. (MACEDO, 1998, p. 31)

As águas do arroio Dilúvio, durante os períodos de chuva preenchiam extensas áreas de sua planície de inundação, conhecidas à época como várzeas¹², que já eram ocupadas, se tornando um empecilho aos moradores que reclamavam uma solução, devido aos constantes alagamentos, essa reclamação é observada por Franco:

(...) marcou negativamente as zonas que atravessava. É que, não sendo caudaloso em condições normais, avolumava subitamente as suas águas por ocasião das grandes chuvaradas, provocando frequentes alagamentos nas baixadas dos bairros Santana, Azenha e Cidade Baixa (FRANCO, 1998, p. 343)

Esta condição, embora natural do arroio Dilúvio, demonstra nitidamente que a ocupação de suas margens e sua transposição não respeitava seu curso e sua dinâmica. Mesmo assim, era insistentemente tentado, mesmo com escassos recursos, segundo Franco:

Consta das atas da Câmara Municipal, que, em 1777, os membros daquela corporação foram coagidos pelo Governador da Capitania, Brigadeiro José Marcelino de Figueiredo, a destinarem uma verba “para a fatura da ponte do passo de Francisco Antônio”, o que vem a ser a primeira ponte da Azenha. Tal construção não foi duradoura, tanto que em 1802

11 A rua do Arroio (sem arroio) era tão pouco conhecida por este nome, que para sabê-lo era necessário ir resolver os arquivos da Câmara, pois era este seu nome oficial; mas em compensação era ela dividida em três seções. CORUJA, A. A. P. Antigualhas: reminiscências de Porto Alegre. Porto Alegre: Companhia União de Seguros Gerais, 1983. (p.111)

12 Várzeas: Terrenos baixos e mais ou menos planos que se encontram junto às margens dos rios. Constituem, a rigor, na linguagem geomorfológica, o leito maior dos rios. Em certas regiões, as várzeas são aproveitadas para agricultura. No Brasil, este tipo de aproveitamento do solo é comum no rio São Francisco, no Parnaíba etc. Este tipo de cultura é, por vezes, denominado de modo diferente, segundo a região: no São Francisco – cultura de vazante; no Acre, na cidade de Rio Branco – cultura de praia etc. Fonte: GUERRA, A. J. T.; GUERRA, A. T. **Novo Dicionário Geológico-Geomorfológico**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997. (p.633)

(out./6) os camaristas resolveram determinar ao procurador que mandasse “fazer a ponte da azenha à custa de todos os moradores que transitam pela dita ponte”. E resoluções similares a essa se reproduziram várias vezes, porquanto as torrenciais enchentes do arroio Dilúvio sistematicamente danificavam a obra, de molde a exigir retificações e reparos. Encontram-se autorizações de pagamentos de despesas feitas com a ponte da Azenha em repetidos anos. (FRANCO, 1998, p. 50)

Enquanto a ocupação inicial do que seria Porto Alegre se deu a partir do marco zero, onde seu extremo hoje situa-se o Gasômetro, tendo por eixo delimitador da área urbana o espigão da atual Duque de Caxias, as inundações afetaram mais as áreas e comunidades rurais (FRANCO, 1998). Mas na medida em que a vila fora sendo mais povoada, as áreas a serem ocupadas seriam justamente as várzeas, consideradas menos nobres, que seriam os atuais bairros Azenha, Cidade Baixa, Santana, e Menino Deus, arraiais no período em questão, “(...) nucleações diminutas, desligadas umas das outras e apenas relacionadas com a cidade, atual centro urbano, através de estradas que no máximo poderiam ter cinco quilômetros (...)” (MACEDO, 1973), todos eles formavam as várzeas do arroio Dilúvio, em seu baixo curso, sinuoso, serpenteando estes arraiais, em períodos de chuva extravasa suas águas para além de seu leito. A concentração espacial e suas consequências mais imediatas são descritas por Moacir Flores):

Os antigos povoadores escolheram o sítio urbano em função da posição geográfica, construindo uma cidade em acrópole com objetivo militar. A entrada principal era no portão alinhado com a rua do Cotovelo (Riachuelo) e o Caminho do Meio (Osvaldo Aranha). Entrava-se direto na rua do Cotovelo, distribuindo o trânsito pelas transversais. No fim do século passado bloquearam a entrada com a praça da Independência (hoje Argentina), mudando a entrada para a rua da Redenção (João Pessoa). Assim, desconhecendo as características do sítio de Porto Alegre, os morros foram ocupados sem plano urbanístico, provocando erosão; as várzeas loteadas, sofrendo inundações com as chuvas. (FLORES, 1987, p. 15)

97

Estes espaços foram habitados principalmente por uma população pobre, alagadiços ocupados por excluídos da época, marcados como perigosos e evitados pela população. Pesavento discorre sobre estas áreas:

Tais incidentes ocorriam basicamente naquelas zonas habitadas pela população pobre, como a Cidade Baixa, onde se localizavam as referidas ruas do Arroio e da Margem, área que, durante a época da escravidão, era conhecida por Emboscada, por ser esconderijo de negros fugidos e enfrentamentos com os capitães-de-mato. Da mesma forma, outros locais tidos como perigosos eram o arraial da Baronesa, entre a Cidade Baixa e o início do arrabalde do Menino Deus, famoso por seus becos, onde se açoitavam vagabundos, bêbados e prostitutas. Também a rua Santana, na época conhecida como rua dos Pretos Forros, alagadiça e habitada pela população pobre, era outra zona onde se concentravam os negros. Todavia, mais do que qualquer área da capital, a chamada Colônia africana era célebre pelos distúrbios e crimes que lá ocorriam. (PESAVENTO, 1989, p. 81)

A “cidade alta”¹³, formada pela crista, a atual Duque de Caxias, além de limitar a área urbana neste princípio do período colonial, ia sendo utilizada pelo poder público em função da estruturação política, e representava a parte nobre da cidade, “onde habitavam os elementos de maior representação social”, afastada de enchentes e do vento minuano, ao passo que na parte baixa eram concentradas as atividades comerciais e portuárias, a vila propriamente dita, na baixada da praia, era entrecortada por picadas e córregos, e ruas bastante precárias. Conforme Pesavento, “essa área continha em seu nome não só a questão topográfica original – terras baixas que davam para a praia do riacho – mas também a representação valorativa daqueles que habitavam: a gente de menor importância, que não tinha posses para morar na cidade alta.” Alude a este cenário Pesavento:

Tais ruas eram cruzadas por becos e habitações muito modestas, caracterizando um espaço anárquico, em terrenos acidentados, com construções precárias, e atravessados, por vezes, por pontes e pinguelas, uma vez que eram cortadas por arroios. Nesse entrecruzamento se combinavam espaços públicos como os Largos da Quitanda, dos ferreiros, do Pelourinho e do Arsenal. Nesse último, em 1774, fora erguido o arsenal de guerra, que dá o tom da preocupação estratégico militar do poder público. A vida comercial e portuária se concentrava na baixada da praia, fronteira às ilhas, e na cidade alta, sobre a colina, articulou-se o centro cívico. A cidade alta agregava a Praça da Matriz, ao que se acrescentou o Palácio do Governo (1784) e a Casa da Junta (1790). (PESAVENTO, 1999, p. 249)

Dentre as áreas de várzeas do arroio Dilúvio estava o atual bairro Cidade Baixa, o Riacho, “vulgarizado por Riachinho”, era bem mais largo a partir de sua foz, no lago Guaíba, até a altura da

13 Também a tradição portuguesa de ocupar pontos elevados da paisagem, como colinas e morros, foi transposta para o Brasil, dada as suas vantagens no tocante à defesa do núcleo urbano. Por outro lado, favorecia também a expressão do poder da Igreja, primeiramente, pois que as determinações eclesiásticas exigiam a sua construção dos seus templos em pontos dominantes no contexto urbano: “o local da igreja matriz, ou da nova matriz, será o mesmo - aquele ponto geograficamente destacado de quando se iniciou um ajuntamento de moradas [...]”. Desse modo, constituía muitas vezes o primeiro referencial da cidade colonial e primeiro componente de sua “acrópole”. Em muitos casos, a Casa de Câmara e Cadeia, sede do governo municipal, só seria erguida posteriormente, disputando com o prestígio do poder religioso o espaço do poder na cidade. A escolha de pontos elevados da região para implantar os núcleos urbanos também levava segundo Teixeira e Valla (1999) à “[...] estruturação das cidades em dois níveis: a cidade alta, institucional e política e a cidade baixa, portuária e comercial [...]”. Tanto as sociabilidades populares da cidade baixa e rituais do poder municipal e religioso da cidade alta desenvolviam-se em praças, cumprindo a função crucial de elemento simbólico e central, geométrica e socialmente, enquanto espaço congregador das sociabilidades e da vida pública civil e religiosa. Em contraste ao tratamento urbanístico de caráter mais vernáculo dos primórdios da colonização, Teixeira e Valla (1999) ressaltam que, já nas cidades setecentistas, [...] a praça é pensada de início como o centro da cidade, em termos simbólicos, funcionais e também espaciais. A praça adota de raiz uma forma regular e focalizasse no centro da malha urbana. Deixa, assim, de ser um espaço que nalguns casos quase se poderia considerar residual, não fossem as importantes funções que nele se localizavam e, pelo contrário, passa a assumir um papel gerador da malha urbana. KOEHLER, A. L. G. **Retraçando os becos de Porto Alegre**: visualizando a cidade invisível. 2015. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) – Faculdade de Arquitetura, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2015(p.58-59).

ponte da Azenha, neste tempo canoas e barcos navegavam e iam buscar, trigo da azenha, tijolos e telhas da olaria do Tristão, instalada nas proximidades da atual ponte do Menino Deus, às margens do sinuoso Riacho, em fins de 1780. Nessa região, à época da escravidão, levava o nome de “emboscadas”, entre a atual Venâncio Aires, República e João Pessoa, “era uma região de meter medo aos mais valentes”, formados por terrenos baixos, cortados por sangas, picadas, capões e moitas, árvores e macegas, formando um verdadeiro labirinto, onde a topografia acidentada forneciam esconderijos a negros fugidos ou a qualquer um que tivesse neste cenário a intenção de praticar algum mal. É nestas paragens, costeando a margem do Riacho, que surgirá a rua da Margem¹⁴, atual João Alfredo (SANHUDO, 1979). Ainda sobre a ocupação inicial do atual bairro Cidade Baixa, Sanhudo faz referência aos primórdios de sua ocupação:

Isso nos primeiros anos do século passado, pois foi em fins de 1780, que o catarinense João de Souza Costa adquiriu aqueles terrenos nuns banhados da margem oriental do Jacaré e as capoeiras da Várzea e instalou a sua famosa olaria, dando nome, como já vimos, à futura rua e travessa, que por aí vieram cruzar mais tarde. Até a metade do século, ou melhor, até o fim da Guerra dos Farrapos, essa região era subúrbio e com aspectos bem característicos da zona rural. Pouco a pouco foi melhorando, tendo, logo depois, com a instalação da olaria do Tristão, cá defronte à ponte do Menino Deus, à margem do nosso sinuoso Arroio Dilúvio, aumentando apreciavelmente o número de casas nessa região que hoje chamamos de Cidade Baixa. (SANHUDO, 1979, p. 208)

Já a Várzea do Portão (Figura 14), atual Parque Farroupilha, onde o portão servia de entrada e saída da área urbana, também era uma região perigosa devido as suas características naturais, pois representava um amplo banhado, com raros tufos de matos e completamente deserta, com boa fauna de aranhas e cobras, fora dos muros da cidade. Esta área, no ano de 1807, será transformada na paragem dos gados que suprirão os açougues e matadouros, servirá de paragem e descanso de viajantes que vem de fora e trazem o gado. Fora justamente esta condição de Várzea do Riacho, que serviu de paragem de tropas de gado trazidas para abastecer a cidade, que conservará esta área até os dias de hoje, a mando do próprio Imperador, que acaba julgando-a necessária a exercícios

14 De acordo com Sanhudo: nesse meado do século, ao longo do Riacho foi-se formando um caminho tão sinuoso e movimentado quanto as voltas do arroiozinho que a população, natural e imaginosa, começou a chamar de Caminho da Margem. Mais tarde, seria a Rua da Margem, uma autêntica estrada contornando a margem do Dilúvio. E tudo era assim... O açoriano, como tenho procurado explicar, tinha os sentidos práticos das coisas. Os nomes surgiam quase como uma decorrência inevitável dos fatos ou dos acidentes que apresentavam. Nada mais lógico e objetivo para suas imaginações repassadas da paisagem rasgada nos horizontes abertos do oceano. Essa Rua da Margem viria a ser, ainda antes do fim do século, a Rua João Alfredo, nome que ainda conserva. (SANHUDO, 1979, p.208)

militares¹⁵, na verdade a última área verde de certa extensão que ainda restara nesta época de crescimento da cidade (SANHUDO, 1979).

Esta ocupação das áreas de várzeas do arroio Dilúvio foi preponderante na relação entre a população e o arroio, e acabou por criar um sentimento negativo da população em relação ao mesmo. Sua condição natural, aliada às condições pluviométricas sazonais, levava a diversas “enchentes”, trazendo prejuízos a estas populações, mesmo que isso fizesse parte do cotidiano natural do arroio, ou de sua geodinâmica, durante todo o período colonial. As “enchentes”, segundo Guerra e Guerra (1997), “geralmente causam verdadeiros desastres, provocando perdas na agricultura, pecuária, cidades próximas, etc.”, isso à época era sentida e reclamada com muito mais intensidade, principalmente se tomarmos o modelo de produção colonial, basicamente agropecuário, mesmo em um núcleo urbano, como no caso de Porto Alegre, isso representava uma verdadeira calamidade. Uma cheia de proporções significativas é registrada no ano de 1833, afetando principalmente seu baixo curso, e certamente suas áreas de várzeas. Sobre este fato, Franco atesta:

Em matéria de danos produzidos à própria cidade, as primeiras referências a uma enchente desastrosa são de setembro de 1833. Podem ver-se em atas da Câmara Municipal de 12/9 e 16/9 daquele ano, sobre interrupção de passagem na Praia do Riacho (hoje Washington Luís) e sobre danos na antiga ponte do Riacho, que ficava junto à foz deste, defronte à embocadura da Rua General Auto. Arsène Isabelle, em sua Viagem ao Rio Grande do Sul – 1833-1834, também alude a essa inundação, como tendo causado prejuízos às casas do porto, que seriam necessariamente as da Rua da Praia. (FRANCO, 1998, p. 143)

100

A utilização e ocupação das áreas de várzeas, ou de partes da planície de inundação do arroio Dilúvio, em parte se deve à localização espacial do núcleo urbano inicial, com objetivos militares, o que limitou o que viria a ser cidade durante o período colonial. Este processo de construção histórica e social do espaço, incluindo o arroio Dilúvio, se liga ao curso do processo de produção do espaço urbano/rural colonial, ou seja, dependente de práticas e relações sociais de então. Esta disposição espacial urbana e adensamento populacional podem ser vistas como

15 De acordo com Sanhudo: vinte anos depois de ter recebido aquela concessão, a Câmara que precisava construir uma cadeia e andava em apuros para manutenção dos expostos, solicitou permissão para repartir e aforar os terrenos da várzea. Foi o próprio Imperador que não o permitiu, por julgar “conveniente conservá-la livre e desembaraçada por ser o único lugar que oferecia as necessárias proporções para os exercícios militares”. Desse modo, para pousos ou exercícios militares, a Várzea foi ficando resguardada da fúria das construções particulares. Hoje, mais do que nunca, não se pode negar que foi uma sorte para a cidade! O vereador Pinto de Souza pode ter sido um demagogo, mas não se diga que ele não era bem intencionado. Eis que, em junho de 1833, vai à tribuna e diz: “sendo a cidade já bastante grande, e cada vez mais populosa, faltam-lhe contudo, todos os meios de entreter os seus habitantes nas horas de recreio”. E propõe então a construção, na Várzea, dum Jardim Botânico e Passeio Público. O projeto era bom e previa muros, portões, janelas, grades e até dizia a certa altura: “enquanto não puder ser desta maneira cercado de espinhos ou limoeiros”. Foi discutido... e por isso mesmo a Várzea continuou no costumeiro abandono dos matos e charcos... Afinal, custava tanto dinheiro! (SANHUDO, 1979, p.288)

resultante dessas relações e vai aos poucos criar um “sentimento negativo” na relação entre a população e o arroio, tal “estratégia” da Coroa, além do processo de produção colonial, evidencia, de certa forma, uma das possíveis origens de tal sentimento em relação ao arroio Dilúvio.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Buscando as origens do processo de degradação do arroio Dilúvio durante o período colonial, podemos chegar a caracterizações importantes, como a desconsideração por parte dos “civilizadores” da cultura milenar autóctone e de suas relações com o meio natural, negadas pela ideologia do colonizador, sem preocupações ambientais, carregadas de estigmas e sedentas por recursos, trazidas de seus núcleos de ocupação no “velho mundo”, servindo como matrizes de ocupação da nova terra.

A localização na ponta da península e a delimitação espacial deste núcleo urbano inicial pelo lago Guaíba e pelo arroio, oeste e sul respectivamente, marcam o domínio territorial, e se caracteriza pela intensa atividade comercial e militar, já que limitou estas atividades coloniais e sua ocupação a este espaço, concentrando-se justamente na parte baixa da vila, na margem direita do baixo curso sinuoso do arroio Dilúvio junto a sua foz, selando o destino do arroio.

As funções dadas ao arroio Dilúvio e a suas águas, colaboraram com esta concentração espacial urbana inicial, já que permitiram o estabelecimento e deram soluções, possibilitando as condições fundamentais a estas populações que viriam a fundar o núcleo urbano colonial. O arroio que ajuda ao estabelecimento das primeiras populações, com o tempo, contraditoriamente seria também um empecilho à parte destas populações, à medida que a área de ocupação urbana se intensificava, o problema aumentava significativamente. A área configurada como “cidade baixa”, tomando aqui o conceito topográfico, área de produção e ocupação dos excluídos à época, se torna o centro pulsante deste nucleamento urbano, justamente junto aos meandros do arroio Dilúvio. Devido à sua morfologia, extravasava durante os intensos períodos de chuva, sobre suas planícies de inundação, a ponto de se buscar, desde logo, se livrar de sua sinuosidade característica, devido justamente à ocupação de suas várzeas, sendo responsável por um “sentimento negativo” em relação ao Riacho, mesmo que a cidade ou sua área urbana, ainda não houvesse se configurado totalmente como tal.

Mudanças profundas decorreram da localização do marco zero, junto à foz do arroio, como a ocupação de suas planícies de inundação e os decorrentes alagamentos destas áreas, que transformaram o arroio em “vilão”, ou ainda de seu curso que determinará o caminho e a direção de parte da expansão urbana de Porto Alegre, como em direção a sua nascente, na Estrada do Mato

Grosso (atual Avenida Bento Gonçalves), uma das primeiras vias ligando o Porto dos Casais a Viamão, onde mais tarde será canalizado, determinando seu novo curso, capaz de levar as águas da chuva em direção ao lago com rapidez assim como os veículos pela moderna radial acompanhando suas margens (atual Avenida Ipiranga).

No rio dos jacarés, povos indígenas habitavam em seu leito, pescavam, caçavam e coletavam, em uma sintonia exuberante com seu ambiente. Assim, parte da história de sua degradação pode ser apenas resultado da urbanização, como a história de todos os rios urbanos, que serviram não só ao estabelecimento da infraestrutura e do saneamento destas áreas, mas acabaram também por interferir no plano das ideias acerca destes cursos, afastando-os de seu papel qualificador da vida nas cidades. No caso do arroio Dilúvio, esse viés utilitarista pode ser quebrado se, no plano das ideias, pudermos retroceder seus processos de degradação e colocar em pauta sua recuperação. Basta para isso que a sociedade venha a questionar a paisagem urbana como tal, considerando o arroio novamente como um bem natural fundamental na qualidade ambiental da cidade de Porto Alegre, lembrando que suas condições atuais, próximo à sua nascente demonstram que são capazes de levá-lo às condições de tempos passados.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

102

BENJAMIN, A. H. A proteção do meio ambiente nos países menos desenvolvidos: o caso da América Latina. **Revista Direito Ambiental**. São Paulo: 1997.

CORUJA, A. A. P. **Antigualhas**: reminiscências de Porto Alegre. Porto Alegre: Companhia União de Seguros Gerais, 1983.

DICIONÁRIO ILUSTRADO TUPI GUARANI. **Jacareí**. Disponível em: <http://www.dicionariotupiguarani.com.br/dicionario/jacarei>. Acesso em: 8 set. de 2018.

FLORES, M. Sítio Urbano. In: FLORES, H. A. H. (Org.). **Porto Alegre**: história e cultura, Porto Alegre: Martins Livreiro, 1987.

FORTINI, A. **Porto Alegre Através dos Tempos**. Porto Alegre: Divisão de Cultura, 1962.

FRANCA, D. T. (Coord.). **A história do uso da água no Brasil**: do descobrimento ao século XX. Brasília: ANA, 2007.

FRANCO, S. C. **Porto Alegre**: guia histórico. Porto Alegre: Ed. da Universidade, 1998.

FUJIMOTO, N. S. V. M. **Análise Ambiental Urbana na Área Metropolitana de Porto Alegre-RS**: Sub-bacia Hidrográfica do Arroio Dilúvio. Tese (Doutorado) – Programa de Pós-Graduação em Geografia Física, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo. 2001.

GUERRA, A. J. T.; GUERRA, A. T. **Novo Dicionário Geológico-Geomorfológico**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.

HOLANDA, S. B. **Raízes do Brasil**. Rio de Janeiro: Livraria José Olympo Editora, 1969.

KOEHLER, A. L. G. **Retraçando os becos de Porto Alegre**: visualizando a cidade invisível. 2015. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) – Faculdade de Arquitetura, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2015.

KNIERIM, C.; CARELI, S. **Releituras da História do Rio Grande do Sul**. Porto Alegre: FIGTF/FAPA, 2012.

LAYTANO, D. **Arquipélago dos Açores**. Porto Alegre: EST/Nova Dimensão, 1987.

MACEDO, F. R. **Porto Alegre**: origem e crescimento. Porto Alegre: Livraria Sulina, 1968.

MACEDO, F. R. **Porto Alegre**: história e vida da cidade. Porto Alegre, Editora da Universidade, 1973.

MACEDO, F. R. **História de Porto Alegre**. Porto Alegre: Editora da Universidade, 1998.

MENDONÇA, F. A. **Geografia e meio ambiente**. São Paulo: Contexto, 1993.

MONTEIRO, C. **Porto Alegre e suas escritas – histórias e memórias**. Tese (Doutorado) – Programa de Pós-Graduação em História, Faculdade de Ciências Sociais, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2001.

MUSEU DE PORTO ALEGRE JOAQUIM FELIZARDO. Porto Alegre: SMC.

NOAL FILHO, V. A.; FRANCO, S. C. **Os viajantes de Porto Alegre**: 1890-1941. Santa Maria: Anatterra, 2004.

OLIVEIRA, C. S. **Porto Alegre e sua formação**. Porto Alegre: Metrópoles, 1985.

PESAVENTO, S. J. **A emergência dos subalternos**: trabalho livre e ordem burguesa. Porto Alegre: Editora da Universidade, 1989.

PESAVENTO, S. J. **O imaginário da cidade**: visões do urbano: Paris, Rio de Janeiro e Porto Alegre. Porto Alegre: Editora da Universidade, 1999.

SAINT-HILAIRE, A. F. C. P. **Viagem ao Rio Grande do Sul**. Porto Alegre: Martins Livreiros, 1987.

SAINT-HILAIRE, A. F. C. P. **August Saint-Hilaire em Porto Alegre**: 1820-1821. Porto Alegre: PMPA/SMEC, 1979.

SANHUDO, A. V. **Porto Alegre**: crônicas da minha cidade. Caxias do Sul: UCS, 1979.

SANTOS, A. E. Herrmann Rudolf Wendroth. **Folha de Estrela**. Estrela-RS, 2010. Disponível em: https://estrela-riograndedosul.blogspot.com/2012/02/herrmann-rudolf-wendroth_18.html. Acesso em 25 fev. 2019.

SANTOS, M. **Por uma Geografia Nova**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2002.

SOUZA, C. F. **Plano Geral de Melhoramentos de Porto Alegre**: o plano que orientou a modernização da cidade. Porto Alegre: Armazém Digital, 2008.

SOUZA, J. O. C. Territórios e povos originários (des)velados na metrópole de Porto Alegre. In: FREITAS, A. E. C.; FAGUNDES, L. F. C. **Povos Indígenas na Bacia Hidrográfica do Lago Guaíba**. Porto Alegre: PMPA/ Secretaria Municipal de Direitos Humanos e Segurança Urbana, 2008.

SPALDING, W. **Pequena História de Porto Alegre**. Porto Alegre: Sulina, 1967.

WAINER, A. H. **Legislação ambiental brasileira**: subsídios para a história do direito ambiental. Rio de Janeiro: Revista Forense, 1999.

WEIMER, G. **A Arquitetura**. Porto Alegre: Editora da Universidade, 1992.

Recebido em: 30/09/2020
Aceito em: 17/12/2020