

## Entre as narrativas e a legalidade: o espaço urbano de Pirenópolis no século XIX.

Heloísa Dias Silva<sup>1</sup> (IC)\*, Deusa Maria Boaventura<sup>2</sup> (PQ)

hheloisaa2@gmail.com

[1] Rua 123A, nº1, Setor Sul, Goiânia-GO

[2] Rua 8, n. 106, apto 501, Ed. Esperanza Setor Oeste, Goiânia, Go.

Universidade Estadual de Goiás - Campus de Ciências Exatas e da Terra (BR 153 nº 3.105 - Fazenda Barreira do Meio, CEP 75.132-903, Anápolis, Goiás)

Resumo: O presente trabalho tem por objetivo compreender as transformações dos espaços da Meia Ponte oitocentista a partir dos livros de August de Saint-Hilaire, Johann Emmanuel Pohl e William Burchell. Junto aos relatos buscou-se associá-los aos relatórios das províncias de Goiás, particularmente àquelas que se dedicaram a forma de ordenamento das vilas. Por se inserir no período do século XIX, a pesquisa apresenta o desejo de modernização, bem como o ideário higienista, que assolava o país, como princípios para as novas legislações que alteraram a organização espacial de Meia Ponte, erguida a partir de concepções coloniais. Aliada a esse fato, a criação das Juntas Provisórias e posteriormente dos Códigos de Posturas de cada Província, determinando a organização, disciplinamento e a construção do espaço da cidade, além das transformações da paisagem urbana e também os princípios que gerarão a vida dos cidadãos, influenciaram no novo modo de se construir as vilas e os arraiais oitocentistas brasileiros.

Palavras-chave: Meia Ponte. Ordenamento urbano. Viajantes. Relatórios provinciais.

### Introdução

O século XIX no Brasil, principalmente a partir de 1822 com a instalação do período Imperial, é marcado no Brasil por ser um período de grandes transformações, tais como o fim das capitanias e a criação das juntas provisórias de 1821, que determinaram a organização das províncias. No que diz respeito às questões relacionadas as cidades e núcleos urbanos, novas legislações surgiram, alterando algumas dinâmicas de organização espacial de núcleos urbanos que tiveram suas fundações no século XVIII a partir de um projeto de expansão do governo metropolitano português.

A intenção de criar cidades, vilas e arraiais estava relacionada às conquistas de terras à esquerda da linha de Tordesilhas, para garantir a ocupação de parte de territórios de soberania indefinida. Junto a estas movimentações, outras expedições de menor porte e motivadas pela busca de terras auríferas também aconteceram,

alcançando Goiás e permitindo assim o surgimento de inúmeros arraiais e uma vila. Estes foram fundados segundo lógicas de formação de cidades vindas das experiências ultramarinas dos colonizadores portugueses (BOAVENTURA, 2015). Alguns exemplos destes povoamentos foram Meia Ponte, atual Pirenópolis e Vila Boa de Goiás, hoje cidade de Goiás.

Especificamente sobre Meia Ponte, este foi descoberto e fundado como arraial no século XVIII, por volta de 1731 e elevado à categoria de vila em 1832. Seu esquema de organização espacial se configurava a partir de um sistema bipolar formado por um eixo, ou rua direita, cortado por transversais que implicavam uma certa tendência a regularidade. Possuía assim dois largos marcados pela presença de uma praça com edifícios religiosos, que acompanhavam a estrutura física do terreno e demarcava uma centralidade no povoado.

No século XIX, por volta de 1817 e 1819, Meia Ponte recebeu viajantes estrangeiros que produziram importantes relatos sobre os arraiais de Goiás e particularmente Meia Ponte. Dentre eles estavam o botânico e naturalista francês August de Saint Hilaré, o médico, mineralogista e botânico austríaco John Emmanuel Pohl, o médico e botânico britânico George Gardner e o botânico e desenhista William Burchell. São eles, portanto, quem vão nos ajudar a entender como Meia Ponte se apresentava nos oitocentos. Dados como a quantidade de casas, a salubridade, características topográficas, sociais e de comportamento dos moradores, eram todas notadas e anotadas por eles.

Junto aos relatos dos viajantes, também ocorreram em 1821 as instalações das Juntas Provisórias do Império, determinando o fim das Capitâneas. E em 1º de outubro de 1828 surgiu a lei que regulamentava, nacionalmente, as Câmaras Municipais para formular e aprovar as Posturas Municipais. Meia Ponte entra para esse grupo em 1832, a partir do Decreto de 10 julho, quando passa a ter sua própria Câmara e seu próprio Código de Posturas. Este, a partir de um ideário higienista, era responsável pela organização, disciplinamento e a construção do espaço da cidade, bem como as transformações da paisagem urbana e também dos princípios que gerariam a vida dos cidadãos. Todas as questões que envolviam alinhamento de ruas, praças, a conservação e reparo de edifícios públicos, pontes, fontes, tudo o que estava relacionado com o ornamento das povoações era de responsabilidade das Câmaras. O resultado dessas ações, ou seja, se elas se aplicavam

corretamente para as vilas da Província e se obtinham a repercussão esperada pela corte, eram escritas pelos governadores de Província nos seus relatos municipais.

## Material e Métodos

Para a composição desse trabalho foram identificados os trechos das narrativas dos viajantes sobre Meia Ponte, e depois se construiu fichas individuais para cada um dos autores em questão. Foram utilizados Viagem à Província de Goiás, de August de Saint Hilaire; Viagem ao interior do Brasil, de John Emmanuel Pohl; O Brasil do Primeiro Reinado visto pelo botânico William Burchell 1825/1829 e Itinerário do Rio de Janeiro ao Pará e Maranhão, de Cunha Mattos. Feito isto, análises comparativas foram realizadas com o intuito de identificar as especificidades dos diversos olhares sobre Meia Ponte. Paralelamente a esta etapa de leitura foi feita uma pesquisa documental no Instituto de Pesquisas Históricas do Brasil (IPHBC) e no Arquivo do Estado, para posteriormente elaborar um estudo comparativo entre as narrativas e a legislação vigentes. Para efeito do entendimento das transformações no espaço Meia Ponte verificou-se também documentos que revelaram quais intervenções foram realizadas.

## Resultados e Discussão

### 1. O OLHAR DOS VIAJANTES PARA MEIA PONTE: UMA PERCEPÇÃO

No início do século XIX, viajantes estrangeiros chegaram ao Brasil para estudar tanto os seus aspectos físicos quanto sociais. Deste esforço resultou uma série de relatos que se constituem em importantes fontes para o estudo das cidades brasileiras. Dentre tais viajantes naturalistas destacam-se o botânico e naturalista francês August de Saint Hilaire, o médico, mineralogista e botânico austríaco John Emmanuel Pohl, o médico e botânico britânico George Gardner e o botânico e desenhista William Burchell. Além dos citados estrangeiros, brasileiros viajantes também estavam interessados em conhecer este vasto território, tal como é o caso de Cunha Mattos e de José Martins Pereira de Alencastre.

Começando pelas análises dos guias de viagens de John Pohl e de August de Saint Hilaire, que chegaram no país no início do século XIX, respectivamente em 1817 e 1819, é possível perceber como ambos tiveram um olhar impregnado pelas referências de suas cidades natais. Suas descrições levam inclusive a entender Meia Ponte como um lugar precário, que abrigava uma população que vivia no isolamento em relação às outras localidades brasileiras. Mas, a despeito de tais

avaliações é possível identificar a partir de suas impressões as estruturas organizacionais do lugar, tal como faz crer as palavras de Pohl (1976, p. 116), quando descreve as imagens da Igreja de Nossa Senhora do Rosário em um extremo e a Igreja de Nossa Senhora do Bonfim no outro, além da existência de várias outras igrejas. Saint Hilaire (1975, p.36) também descreveu Meia Ponte como um local que tinha praticamente o formato de um quadrado e ruas perfeitamente retas e calçadas dos dois lados, sendo que a Igreja de Nossa Senhora do Rosário pertencia a uma praça quadrangular.

A partir desses comentários nota-se que além do destaque do lugar fundacional típico da formação dos arraiais de Goiás e da igreja que nele estava implantado, a noção de regularidade estava bastante presente.

Junto às descrições sobre a paisagem de Meia Ponte, havia também aquelas que entendiam o local como um espaço rural, uma vez que com o fim da garimpagem, a população desistiu desse tipo de trabalho e cada família começou a focar no cultivo da terra, em locais afastados do centro do arraial, fazendo com que o mesmo se expandisse. De acordo com August de Saint Hilaire (1975, p.37) parece que foram esses os primeiros habitantes em toda a capitania a se dedicar ao cultivo da terra, derrubando matas ao redor e substituindo-as por plantações de feijão e milho. Apesar do centro ter sido deixado um pouco de lado nesse momento, o arraial permanecia salubre e em boas condições, uma vez que segundo a visão do viajante francês (1975, p.36) "as casas eram todas muito limpas, caprichosamente caiadas, cobertas de telhas (...), as ruas eram largas, perfeitamente retas e com calçadas dos dois lados".

Com o decorrer do tempo, no dia 15 de julho de 1823, chegou à Província de Goiás o luso brasileiro Cunha Mattos, que ressaltava também um certo cuidado da população para com o espaço em que habitavam. Segundo ele (1836, p.151) havia em Meia Ponte a "bella rua das Bestas, e a outra do Rozario, além de diversas de menor extensão, algumas elegantes e espaçosas casas (...)". Mas foi ele que mostrou com maiores informações a situação pacata da cidade, onde edifícios e pontes eram deixados de lado. Em seu relato (1836, p. 151), ele fala da casa dos Frotas que não se encontrava concluída; das condições precárias da Igreja da Lapa e do Carmo e da ponte arruinada do Rio das Almas. Descreve ainda a estrada para Santa Luzia que contava com casas insignificantes e muito maltratadas.

Ao comparar as leituras dos primeiros viajantes e de Cunha Mattos, percebe-se que o local em estudo não passou por grandes modificações, no começo do século XIX, e nem houve mudanças imediatas com o início do Império brasileiro, uma vez que todos estes perceberam, por exemplo, o arruinamento da ponte que se localizava no Rio das Almas, que para August de Saint Hilaré (1975, p. 36) se encontrava semidesmantelada. Sobre tal condição de Meia Ponte, Alencastre (1979, p. 33-34) também comenta a presença de uma vistosa e bem alinhada rua, a chamada de das Bestas, a rua do Rosário e a do Bonfim, mas também ressalta a ponte como toda arruinada, bem como a desistência de comboios dos arraiais de Jaraguá, Rio do Peixe e Corumbá, devido aos estragos das pontes dos rios Uru e Almas. O abandono a que foi exposto o arraial de Meia Ponte com o fim da exploração do ouro aliado ao seu caráter interiorano fez com que este, segundo viajantes e historiadores, parasse no tempo, não acompanhando o desenvolvimento de outras localidades do país, como as que existiam no litoral brasileiro.

## **2. A TRANSFORMAÇÃO DO ESPAÇO DE MEIA PONTE ENTRE AS POSTURAS URBANAS E AS ATAS DA CÂMARA**

Sob a ótica das legislações merecem destaque as Posturas Urbanas de Meia Ponte e as Atas da Câmara da Província de Goiás. Como foi dito anteriormente, as Posturas Urbanas eram responsáveis pela organização, disciplinamento e a construção do espaço da cidade, bem como as transformações da paisagem urbana e também os princípios que gerarão a vida dos cidadãos. As Atas da Câmara serviam para relatar se tais regras eram seguidas à risca, ou se caso contrário, o motivo de não haver cumprimento efetivo das mesmas. Questões que envolviam alinhamento de ruas, praças, a conservação e reparo de edifícios públicos, pontes, fontes, tudo o que estava relacionado com o ornamento das povoações era de responsabilidade dos relatórios das Câmaras. No caso específico de Meia Ponte, existiram três Códigos de Posturas, sendo eles respectivamente, o de 1836, de 1840 e de 1867.

O espaço de Meia Ponte no decorrer do século XIX, passou por diversas transformações, e foi com o artigo 8º do Ato Adicional da Constituição do Império e com o Decreto de 10 de julho de 1832 (quando Meia Ponte se torna vila) que essas mudanças se viram mais claras, uma vez que eram relatadas nos relatórios dos governadores das Províncias. Foi com José Rodrigues Jardim que começaram as marcações do que deveria ser melhorado no arraial, sendo que várias dessas

observações se perduraram por relatórios existentes até 1855. Segundo ele, em 1835, as estradas que conectavam os arraiais uns aos outros, estavam bastante prejudicadas, e de certa forma haviam sido deixadas de lado pelas partes responsáveis ao conserto das mesmas. Para ele, elas estavam melhores quando os fazendeiros eram forçados a consertar a parte que lhes ficavam próxima, os habitantes dos arraiais a parte a que estes pertenciam e às Câmaras o terreno que lhes era próprio (Memórias Goianas, volume 3, p.7).

De acordo com o relatório de 1835 de Rodrigues Jardim, talvez a Província de Goiás, era a única do Brasil que não tinha recebido o devido melhoramento em suas estradas. A principal delas, que era por onde dirigia funcionários da corte, passava por Meia Ponte, e nem mesmo a ponte que dava acesso principal para o arraial, a ponte do Rio das Almas, conhecida por ponte do Carmo, se encontrava em boas condições, prejudicando até mesmo o abastecimento dos meiapontenses. Tal fato é explicado pela pequena quantia de verbas que era desviada para Goiás, algo relatado pela maioria dos governadores. Tanto foi assim, que até em 1851, o então governador Antônio Joaquim Gomes da Silva, relatava as forças debilitadas do Tesouro Provincial e que a quantia que se tinha era suficiente para apenas o reparo da ponte do Rios das Almas, que já havia sido solicitado pelo seu antecessor (Memórias Goianas, volume 5, p.40).

A questão financeira que atingia a Província, chegava em Meia Ponte não apenas nos limites e nos entroncamentos com outros arraiais. No seu interior as conseqüências se apresentavam na lentidão com que o espaço urbano se desenvolvia, uma vez que o calçamento de calçadas ou ruas principais, bem como reformas de igrejas e cadeias, eram efetivadas depois de mais de ano que foram solicitadas, ou mesmo dependiam das ações dos moradores da região, que caso não respeitassem o Código de Posturas deveriam ser multados. Segundo o Código de Posturas de 1836, título 1º, art. 6º, era dever do proprietário mandar consertar as calçadas das frentes de suas casas, ou mandar fazer calçadas com cinco palmos de largura, sendo responsabilidade da Câmara mandar calçar o meio da rua. Mas de acordo com o relatório do presidente Camargo Fleury em 1837, pág.25, nem mesmo a estrada que proporcionava a comunicação entre Meia Ponte e outras vilas, se encontrava em bom estado. Isso acabava por, mais uma vez, prejudicar o abastecimento das populações meiapontense e vizinhas, uma vez que ainda segundo ele, pág.28, as tropas teriam que atravessar o Rio das Almas, que diversas

vezes estava impossibilitado de se fazer. Ou seja, o que já havia sido relatado por Rodrigues Jardim em 1835, ainda acontecia, e nenhum melhoramento foi feito para mudar tal fato.

Além disso, deveria haver uma comunicação entre o que se era público e o que se era privado, sendo que segundo o art. 9º do Código de Posturas de 1836, todos os que habitarem a vila de Meia Ponte deveriam conservar destrancadas e calçadas as estradas de suas casas para a matriz, da mesma sorte eram obrigados conforme suas possibilidades, a conservar destrancadas e roçadas as estradas públicas. Quanto ao edifício em si, partia das Câmaras a atitude de fazer reformas nas mesmas. Em 1839, já havia diversos pedidos da sociedade pedindo por reparos nas matrizes, uma vez que várias estavam despidas de alfaias e ornamentos necessários para o culto (Mascarenhas, 1839). No arraial em estudo foi anotado por Francisco Ferreira dos Santos Azevedo, somente nos anos de 1842 e 1843, que já estavam em andamento as obras da matriz de Meia Ponte, havendo aí uma demora para o melhoramento do edifício público.

### **3. O ESPAÇO URBANO DE MEIA PONTE A LUZ DA LEGALIDADE E DA NARRATIVA**

Fruto da mineração no Brasil no século XVIII, Meia Ponte se desenvolveu principalmente a partir da construção de um patrimônio religioso, onde se ergueu a igreja e se iniciou o marco fundacional do novo arraial. Seu sistema de organização recebeu o nome de bipolar devido ao fato de obter um eixo estruturador (destacado em cinza na figura 1), no caso a rua do Rosário, que conectavam dois largos religiosos (quadrados em vermelho - Nossa Senhora do Bonfim - e preto - Nossa Senhora do Rosário), como mostra a Figura 1.

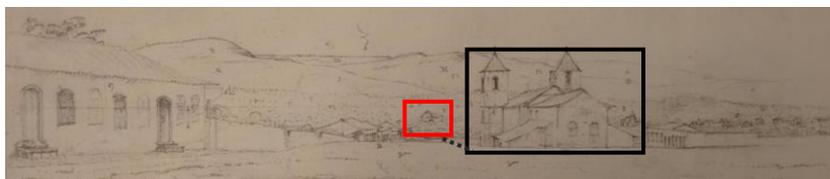


Figura 1: O Brasil do Primeiro Reinado visto pelo botânico William Burchell 1825/1829. Pg. 116

Aliado ao mesmo, suas edificações foram construídas seguindo a topografia da região e, principalmente, o curso do Rio das Almas. Tal estrutura se manteve no século XIX, mas recebeu algumas interferências devido à criação das Juntas Provisórias, estabelecendo assim os presidentes das Províncias. Cabia a eles resolver questões que envolviam salubridade dos arraiais, a construção de hospitais e prisões, as reformas de obras civis.

Em Meia Ponte a questão religiosa, principal fator gerador do arraial, se pronunciava na maneira como os cidadãos se relacionavam com os locais em que se inseriam esses edifícios públicos e em como sua monumentalidade era destacada na cidade, bem como na maneira que os mesmos eram tratados pelas leis que regiam a construção urbana do arraial. Toda essa representatividade dada às igrejas, foi sendo relatada pelos viajantes do século XIX, sendo que para eles eram a do Rosário e a do Bonfim as mais bem cuidadas. Para Saint Hilaire (1975, p.36), a primeira era bastante ampla e com o interior razoavelmente ornamentado, já a segunda era para Cunha Mattos (1836, p. 151) rica em ornamentos, algo que o surpreendeu. Mas existiam outras igrejas menores no arraial, que não aparecem em seus relatos ou mesmo nos relatos provinciais. A primeira em discussão, mesmo sendo elogiada, foi alvo de reparos em 1842, segundo Francisco Ferreira dos Santos Azevedo. Isso porque, Meia Ponte foi privilegiada pelas contas do Império, por ser um dos arraiais de maior importância econômica da região.

Como foi dito anteriormente, foi a partir da rua do Rosário e do Rio das Almas que se fez o eixo de Meia Ponte, a Rua do Rosário, convergindo daí as ruas Direita, Prata e Bonfim, as principais do arraial. Aliado ao espaço público, segundo relatos de Miriam de Lourdes (2006, p.22), essas ruas foram sendo definidas também por edifícios residenciais e pelo tratamento com que cada via ia se desenvolvendo. De acordo com Saint Hilaire (1975, pg. 36) "o arraial contava com trezentas casas, todas muito limpas, caprichosamente caiadas com telhas e bastante altas para região", comprovando já um certo cuidado dos habitantes para com Meia Ponte. Este foi legalizado principalmente com o Código de Posturas de 1836, que ressaltava a necessidade das casas serem caiadas, rebocadas e cobertas de telha, a conservação das suas frentes, lados e fundos, livres de matos e imundices. Além disso a atenção dada para o espaço público, também foi representada pelo Código, art. 3º, quando dizia que os moradores, ao edificar ou reedificar, deveriam deixar livre o espaço público, devendo a noite colocar uma luz. A prática de tal lei é comprovada quando Cunha Mattos (1836, p.152) diz que "os moradores do arraial iluminarão suas casas a noite".

A junção das narrativas dos viajantes juntamente com os relatórios provinciais e as posturas urbanas, nos permitem ver que Meia Ponte, por estar próxima da capital da Província e das decisões administrativas, econômicas, comerciais, culturais, que buscavam a modernidade nacional, teve um desenvolvimento urbano

que aliou, no século XIX, sua essência colonial juntamente com o desejo de modernizar sua cidade.

### Considerações Finais

A partir dos estudos dos relatórios provinciais, das narrativas dos viajantes e de teses que tratam de Meia Ponte, percebe-se que havia uma certa preocupação com o melhoramento tanto da cidade no aspecto físico quanto no aspecto abstrato ou social, mas que não necessariamente tal atenção resultava em algo concreto de maneira rápida. O Código de Posturas ajudou na promoção do que autoridades acreditavam ser a melhor maneira de se viver, ou seja, a construção de edifícios e seus reparos, o horário para se estar nas ruas, o que era permitido transitar nas ruas, o que era higiênico. Mas tal atitude não era suficiente, já que diversas vezes foi solicitado a melhora de estruturas públicas, bem como das igrejas e de pontes que conectavam Meia Ponte com outros aglomerados e nem sempre havia dinheiro suficiente para se fazer o necessário. O conserto dos edifícios religiosos, em específico da Igreja do Rosário, é possível notar nos relatórios provinciais. Mas a precariedade da estrutura da ponte do Carmo, no rio das Almas, era algo que aparecia com bastante frequência no discurso dos presidentes da Província.

Sob a ótica dos viajantes europeus, Meia Ponte se encontrava em bom estado de salubridade e higiene, apesar de ser visto por eles como um local isolado das outras vilas e arraiais do Brasil. A partir de seus relatos, bem como dos desenhos de Burchell, é notável, além do traçado bipolar e do eixo estruturador que se desenvolve ao longo da topografia, a situação frágil da ponte do Rio das Almas, como mostra a figura 2.



Figura 2: O Brasil do Primeiro Reinado visto pelo botânico William Burchell 1825/1829. Pg. 117

### Agradecimentos

Venho por meio deste agradecer aqueles que me apoiaram e me ajudaram a chegar até a finalização do presente trabalho. Meus sinceros agradecimentos a Professora Dra. Deusa Maria Rodrigues Boaventura que dispôs do seu tempo, atenção, conhecimento e compreensão para me orientar na produção deste trabalho. Agradeço também aos meus pais e ao meu irmão que me apoiaram e acreditaram em todo o meu conhecimento.

## Referências

- ALENCASTRE, José Martins Pereira de. **Anais da província de Goiás**. Goiânia: Convênio SUDECO/Governo de Goiás, 1979.
- ALMEIDA, M. L. **A cidade de Pirenópolis e o impacto do tombamento**. Brasília, 2006, 81 p. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília.
- BOAVENTURA, Deusa Maria R. **A urbanização de Goiás no século XVIII**. Tese de doutoramento. São Paulo: FAU-USP, 2007. Disponível em: <[www.teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16133/tde-13052010.../Tese.pdf](http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16133/tde-13052010.../Tese.pdf)> Acesso em 04 nov 2015.
- FERREZ, Gilberto. **O Brasil do Primeiro Reinado visto pelo botânico William John Burchell 1825/1829**. Rio de Janeiro: Fundação João Moreira Salles; Fundação Nacional Pró-Memória, 1981.
- OLIVEIRA, Adriana Mara Vaz de. Um estudo da casa meia-pontense. Goiânia: Agência Goiana de Cultura Pedro Ludovico Teixeira, 2001.
- POHL, Johann Emanuel. **Viagem ao interior do Brasil**. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: EDUSP, 1976.
- SAINT-HILARE, August de. **Viagens à Província de Goiás**. Tradução: Regina Regis Junqueira. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: EDUSP, 1975.
- MAIA, Doralice Satyro Maia. **A rua na cidade da Parahyba (Brasil) no século XIX: espaço de controle e expressão do poder normativo sobre a morfologia e da vida urbana**. Universidade Federal da Paraíba, 2014.
- MATTOS, Raymundo José da Cunha. **Chorographia Histórica da Província de Goiás**. Goiânia: Gráfica e Editora Líder, 1979.
- MATTOS, Raymundo José da Cunha. **Itinerário do Rio de Janeiro ao Pará e Maranhão**. 1836.
- Relatórios dos governos da Província de Goiás. **Memórias Goianas**. V. 3, 4 e 5. Editora UCG, 1996.
- Arquivo Histórico Estadual. Secretária de Cultura, Goiás. Cx. 1 e 2. 2016.