

**A REGULARIZAÇÃO DO TRAÇADO E AS PRÁTICAS  
URBANÍSTICAS NA URBANIZAÇÃO DA REGIÃO DO PORTAL DE  
ACESSO DA LAGUNA DOS PATOS/RS RIO GRANDE, SÃO JOSÉ  
DO NORTE E PELOTAS (1737-1822)**

*THE REGULARIZATION OF THE STREET GRID AND URBANISTIC  
PRACTICES IN THE URBANIZATION OF THE LAGUNA DOS PATOS  
REGION ACCESS PORTAL /RS RIO GRANDE, SÃO JOSÉ DO NORTE  
AND PELOTAS (1737-1822)*

Ana Lúcia Costa de Oliveira<sup>1</sup>

Célia Ferraz de Souza<sup>2</sup>

**Resumo:** O presente artigo trata do estudo da regularização dos traçados na urbanização da região do sudeste do Rio Grande do Sul, no século XVIII e início do XIX e sua relação com as práticas urbanísticas (hierarquia de vias, rua Direita, quarteirão alongado), instrumentos de legislação (cartas régias) e a repercussão dos tratados dos engenheiros militares na composição das dimensões dos elementos urbanos (rua, quarteirão e lote).

**Palavras-Chave:** Práticas urbanísticas. Traçado regular. Dimensão elementos urbanos.

**Abstract:** This paper deals with the study of regularization of the street grid in the urbanization of the southeastern region of Rio Grande do Sul, in the eighteenth and early nineteenth centuries and its relationship with urban practices (hierarchy of streets, Straight Street, elongated block) pieces of legislation (crown deliberations laws) and the impact of treaties military engineers in the composition of the dimensions of urban elements (street, block and lot).

**Keywords:** Urban practices. Regular layout. Scale urban elements.

---

<sup>1</sup> Arquiteta, doutora em Planejamento Urbano e Regional-PROPUR/UFRGS. Professora associada, da Universidade Federal de Pelotas, pesquisadora Grupo Forma Urbana/UFPel, atuando na área de estudos urbanos morfotipológicos.

<sup>2</sup> Arquiteta, doutora em Arquitetura e Urbanismo, pela Universidade de São Paulo. Professora associada, da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, atuando no programa de pós-graduação PROPUR/UFRGS e em pesquisas, com ênfase, na área de História da Cidade e Urbanismo.

## INTRODUÇÃO

A inserção da prática dos traçados regulares na urbanização<sup>3</sup> do sul do Brasil, no século XVIII e início do século XIX, é o tema central deste artigo. Foram executados estudos de evolução urbana, compilação de dados, análise de cartografia, forma urbana dos traçados, levantamentos de medidas que pudessem esclarecer o entendimento da regularização do traçado urbano na região.

Em razão da primeira ocupação urbana oficial no processo de urbanização do Rio Grande do Sul situar-se na entrada do complexo lagunar formado pelas lagoas dos Patos e Mirim e pelos canais do Rio Grande e do São Gonçalo, o recorte do objeto será representado pela cidade de Rio Grande, fundada em 1737 e pelos núcleos de apoio, São José do Norte e Pelotas iniciados no decorrer dos séculos XVIII e XIX (entre 1737 e 1822). Fig. 1

**Fig. 1 - Mapa localizando a área na América do Sul, Brasil, sul do RS e entrada da Laguna dos Patos.**



Fonte: OLIVEIRA, 2012.

Os dados coletados das representações gráficas das cidades nas cartografias dos séculos XVIII e XIX foram organizados, cronologicamente, para tecer a reconstrução dos passos de implantação dos traçados urbanos das cidades estudadas visando a entender a estrutura urbana<sup>4</sup> que fundamentou a implantação das três cidades do

<sup>3</sup> “O termo urbanização refere-se, ao mesmo tempo, tanto à constituição de formas espaciais específicas das sociedades humanas, caracterizadas pela significativa concentração das atividades e populações num espaço restrito, como à existência e difusão de um sistema cultural particular, a cultura urbana. (CASTELLS, 1986, p.26).

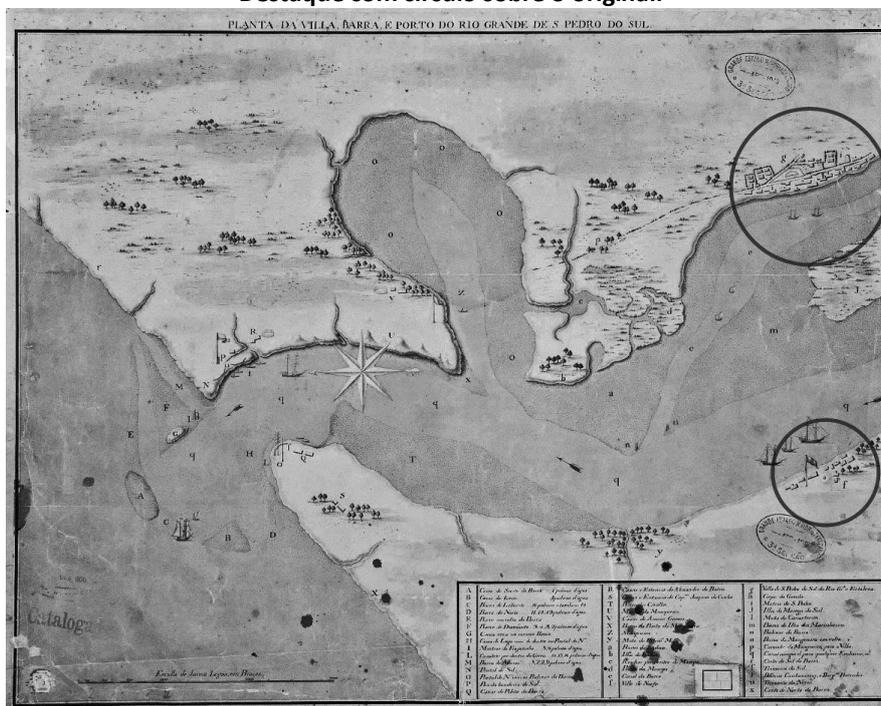
<sup>4</sup> Entende-se por estrutura urbana o arranjo físico-espacial das atividades urbanas (através dos equipamentos institucionais, comerciais, industriais ou de serviços) no território, organizadas em setores (zona comercial, institucional, habitacional e industrial) e relacionadas através do sistema viário. (SOUZA, 1977, p.7).

acesso ao complexo lagunar Patos-Mirim. Aliadas a esses dados foram computadas as medidas dos componentes dos seus traçados urbanos. Através da análise desses dados, que foram comparados às medidas encontradas nos estudos referentes a esse assunto, foi possível inferir os reflexos na forma urbana dos seus espaços públicos.

Para efeito deste estudo foi necessário analisar os períodos de evolução urbana das três cidades desde suas implantações, visto que, a ocupação da região foi impulsionada pela implantação do complexo de fortificações militares em Rio Grande e São José do Norte, a partir de 1737. Embora tenha havido um período de recrudescimento entre 1763 a 1776, quando os castelhanos ocuparam a área de acesso ao complexo lagunar<sup>5</sup>, o local voltou a crescer quando retornou às mãos portuguesas em 1776.

A Fig. 2 mostra o início da ocupação oficial do Canal do Rio Grande, quando o acesso primordial era por via aquática. Coincide com o início da primeira fase dos dois núcleos (marcados por círculos). Acima o de Rio Grande e abaixo o de São José do Norte. Embora, essa carta não tenha data, por comparação, sabe-se que ela é da fase inicial das duas povoações.

**Fig. 2 - Vila de Rio Grande - Planta da Villa, da Barra e Porto do Rio Grande de São Pedro, s/d. Destaque com círculo sobre o original.**



Fonte: AHex 07-05-1639

<sup>5</sup> Em abril de 1763 houve a invasão dos castelhanos chefiados por Cevallos, então governador de Buenos Aires, desde as guarnições de Santa Teresa e São Miguel (atual território uruguaio) a Rio Grande. Essa invasão foi um sonho realizado pelos castelhanos de retirar os portugueses da margem do Prata. “Cevallos ambicionava conquistar a Vila de São Pedro, então sede do governo rio-grandense e alcançar a ‘fronteira’ de Rio Pardo através da península do Estreito e dos campos de Viamão” (CESAR, 1970, p.168).

## **A FRONTEIRA SUL DO BRASIL COLONIAL, ANTES E DEPOIS DA URBANIZAÇÃO – O TRAÇADO REGULAR E AS PRÁTICAS URBANÍSTICAS**

A política urbanizadora da Coroa Portuguesa no século XVIII, na fronteira sul do Brasil, é decorrente do somatório das ações dos engenheiros militares, das legislações e das características próprias de ocupação de cada lugar, que conduzem a uma implantação mais regular do que aquelas do início da colonização e se reflete nos traçados de suas cidades.

A implantação do sistema urbano brasileiro, desde o início, fazia parte de uma “política colonizadora” e de uma política urbanizadora (REIS, 2000, p.61). Essa política se impunha através das ações do sistema administrativo da Coroa Portuguesa na ocupação do território brasileiro.

As referências à adoção do traçado regular, das cartas Régias e das práticas urbanísticas são subsídios para compreender o porquê da mudança de implantação da cidade de traçado orgânico, sem planejamento, para a cidade planejada.

### **TRAÇADO REGULAR**

O estudo do traçado regular das cidades portuguesas, a partir de estudos mais recentes, tomou outro rumo, conforme discutem GOMES, FLEXOR e BRENNAN. A corrente atribuição de não planejamento na construção das cidades coloniais portuguesas em relação às cidades de colonização espanhola está sendo substituída, nesses estudos, pela de inclusão do traçado regular a partir do século XVIII na cidade colonial portuguesa. Embora na cidade medieval portuguesa já houvesse tendência ao traçado regular nos séculos XVI e XVII (GOMES, 2007), foi no século XVIII que se ela tornou uma constante tanto em Portugal quanto no Brasil e demais colônias.

Os vários traçados regulares executados, principalmente ao final de três séculos nas colônias portuguesas, devem ser entendidos e compreendidos no período que foram delineados, demonstrando as orientações que estavam sendo exigidas por ordem cultural, política ou econômica de cada época. E, através delas, pode-se compreender a alteração do sentido de certos princípios norteadores da arquitetura e do urbanismo. Embora a cidade regular fosse uma recorrência ao longo dos séculos XVI e XVII, uma nova concepção de cidade e uma nova concepção de urbanismo estavam surgindo no século XVIII (GOMES, 2007).

A prática do plano ortogonal vinha sendo aplicada desde a década de 1740 no período de D. João V (1706-1750), mas foi a partir do período pombalino, que houve “uma consciência comum que foi colocada em efetiva prática no reinado de D. José I” (1750-1777), (FLEXOR, 2004, p. 219).

O período pombalino permitiu o estabelecimento de novas formas de planejar cidades, baseadas nas ideias clássicas, vitruvianas que estavam sendo discutidas desde a Renascença. Além da forma absolutista de impor decisões às populações, foram treinados vários agentes que pudessem divulgar as ideias da administração, através da maneira de implantar novas vilas no continente sul-americano. Essas ideias misturadas com as características das cidades medievais portuguesas foram a tônica na implantação das vilas na região em estudo.

No que diz respeito à discussão da cidade colonial americana, pode-se ler a preocupação com a regularidade do traçado, através das evidências cartográficas, embora os planos de cidades não existam mais. Dentre esses casos do século XVIII “concernentes às novas instalações em plano regular” estão as cidades militares de fronteira, “cujos dados de suas origens estão nos arquivos históricos ainda inexplorados” (BRENNAN, 1997, p.100).

No Brasil, dois fatores interferiram na determinação desses traçados regulares no século XVIII. Um deles refere-se às recomendações das Cartas Régias, nas quais, o “planejamento era mais escrito do que desenhado e as normas eram gerais para serem adaptadas a cada situação”. O outro fator foi a ação dos engenheiros militares, que, “não mudou sua estrutura [urbana] apenas tornou-a mais sofisticada” (FLEXOR, 2004, p.203-240).

Em síntese, o processo administrativo da Coroa Portuguesa de estabelecer unidade na estrutura urbana nas suas novas vilas, no século XVIII, envolve duas frentes, ou seja, de um lado a repercussão das legislações na formação das vilas brasileiras e, de outro, a ação dos construtores militares através da sua formação em arquitetura militar.

## **CARTAS RÉGIAS**

A Coroa de Portugal tinha como prática, para administrar seus territórios, várias legislações (Cartas Régias, Alvarás, Bandos Régios e outras), além das Ordenações do Reino<sup>6</sup>. Essas legislações serviam como comunicações entre os governantes e seus subordinados e estão registradas no acervo do Arquivo Histórico Ultramarino<sup>7</sup>.

---

<sup>6</sup>As ordenações Filipinas, relativas a Portugal e suas colônias, que passaram a vigor em 1603, foram mandadas organizar pelos reis espanhóis, Felipe II e ordenadas por seu filho Felipe III. Essas ordenações

As Cartas Régias, assinadas pelo Rei, “eram instruções dirigidas a certas pessoas ou autoridades, contendo providências de ordem administrativa” (FORTES; WAGNER, 1963, p. xv). Essas providências administrativas eram “atos normativos” que consistiam em respostas da Coroa Portuguesa aos seus súditos e determinavam as providências a serem adotadas nos vários casos que eram submetidos ao monarca, como, “[...] medidas administrativas concretas, nomeações de autoridades, declarações de guerra e medidas sobre sua condução, instituição de impostos, etc” (MARTINS F<sup>o</sup>, 2008, p.2).

Geralmente, na implantação das novas povoações brasileiras havia uma intenção de regulamentar sua estrutura urbana, através das Cartas Régias de fundação das vilas, “Cartas Régias específicas para cada caso, [...] onde apareciam definições genéricas de espaço urbano e determinações específicas, compiladas das Ordenações do Reino” (RHODEN, 1999, p.122).

As Cartas Régias de fundação de vilas no século XVIII traziam questões de ordens urbanísticas que persistiram oferecendo uma mostra de especificações urbanísticas na implantação de vilas, regulando “as providências administrativas e as formalidades cívicas” (MARX, 1991, p. 62). Essas providências eram, além da demarcação do sítio e largura das ruas, a enumeração dos equipamentos como: Igreja, Pelourinho, Quartel, Casa de Câmara e Cadeia e Alfândega.

Exemplares desse processo de implantação de cidades, via Cartas Régias, no século XVIII corroborado por vários autores (SANTOS, 1968, FLEXOR, 2004) foram as fundações de Icó<sup>8</sup> (1736) e de Aracati<sup>9</sup> (1747), ambas no Ceará.

Na Carta Régia de fundação da Vila de Aracati, no Ceará, em 1746, que serviu de modelo para a implantação da Vila de Rio Grande, está bem explícita a ordem real de conservar a aparência das fachadas urbanas, “que estas casas dos habitantes pelo exterior há de ser todas iguais e do mesmo perfil, atendendo à formosura do aspecto público” (ARQUIVO..., 1746).

Na Carta Régia de fundação da Vila de Rio Grande, de 17 de julho de 1747, o Governador da Capitania do Rio de Janeiro, Gomes Freire de Andrade<sup>10</sup>, recebeu

---

encerravam todos os institutos das leis anteriores, Afonsinas e Manuelinas, baseadas no Direito Romano. (CÓDIGO FILIPINO, 1821, p. IV-XXXVII).

<sup>7</sup> O Conselho Ultramarino foi criado em 1642 e durou até 1833, com a função de órgão de aconselhamento do Rei. Todas as questões relativas às colônias de Portugal passaram a ser tratadas pelos conselheiros. Disponível em <<http://bndigital.bn.br/redememoria/conultra.html>> Acesso em: 15 out. 2012.

<sup>8</sup> “[...] medidas preconizadas para a fundação da vila, aliás mera repetição do que se contém em dezenas de cartas régias semelhantes. De início, indica o traçado de ruas linheiras e largas com as casas bem alinhadas e possuidoras de quintais [...]” (BARROSO apud SANTOS, 1968, p.44).

<sup>9</sup> A grafia da cidade de Aracati mudou. Nas Cartas Régias aparece como Aracaty. Nesta pesquisa, está sendo utilizado o nome Aracati com i, embora nas citações continue-se usando a grafia com y.

ordem de D. João V<sup>11</sup> para fundar uma Vila no lugar onde estava o presídio. Nessa Carta Régia, subentende-se que pela expressão, “[...] lhe mandeis remeter à instrução que fui Servido aprovar, e se mandou ao Ouvidor do Ceará para criar uma nova vila no lugar de Aracaty” (ARQUIVO..., 1747), o Rei ordenara que fosse lida a Carta Régia de fundação da Vila de Aracati para serem seguidas as mesmas ordens de configuração na Vila de Rio Grande.

A Carta Régia de Aracati é bem mais extensa em suas determinações do que a de Rio Grande, a qual indicava regras mais específicas. Estabelecia ordens para a localização das vilas: quando fosse à beira dos rios, que fosse mantida “a ideia de estender uma face da vila ao longo do rio”, que deveria haver cuidados com a posição topográfica “livre das inundações” e que dispusesse facilidades para o comércio, “Para que ficasse cômodo aos que nela fossem comercializar: [...] embarcações, [...] forasteiros [...] e moradores da dita vila” (ARQUIVO..., 1746). Essa carta, além de ordenar a largura mínima de 6,6m para as ruas, regulamentando que “[...] não há de ter menos de vinte pés<sup>12</sup> de largo [...]”, também estabelecia regras de implantação para as construções que fossem substituir as existentes no lote. As novas deveriam tender a 6,6m de testada para se igualar ao perfil existente<sup>13</sup>. E previa uma praça (que não fosse “acanhada”) em cujo entorno deveriam ser colocados os principais equipamentos,

[...] que no meio da dita praça levantará o pelourinho, e aos lados dessa ficarão os edifícios públicos, como casa de Câmara, Cadeia e mais oficinas, que forem necessárias ao serviço da mesma vila, destinando logo espaços proporcionados a cada um dos edifícios e oficinas. (ARQUIVO..., 1746).

Na Carta de fundação da Vila de Rio Grande, D. João V ordenou que fossem organizados e instituídos os cargos administrativos dentre eles os de almotacés<sup>14</sup> e os

---

<sup>10</sup> Gomes Freire de Andrade (1685-1763) – Foi Governador e capitão-general do Rio de Janeiro no período de 1733 a 1763, quando faleceu. Recebeu seu título de Conde de Bobadela em 1758. Em 1762 foi nomeado Vice-Rei do Brasil. (TAVARES, 2000, p.160-161).

<sup>11</sup> “Dom João por graça de Deus Rey de Portugal e dos Algarves daquém e dalém mar em África Senhor de Guiné & Faço saber a vós Gomes F. de Andrade Governador e Capitão General da Capitania do Rio de Janeiro, que Sendo-me presente a Carta que me deu o Ouvidor geral da Câmara de Pernaguá sobre ser preciso, e conveniente criar-se vila o Presídio de Rio Grande de S. Pedro [...]”. (ARQUIVO..., 1747).

<sup>12</sup> Pé português: medida equivalente a um palmo craveiro e meio (0,33m). (HOUAISS, 2001).

<sup>13</sup> [...] que quando alguma das ditas moradas de casas se haja de reedificar, por arruinada, seja a reedificação de forma que fique não só cedendo à largura necessária para os vinte pés (6,6m), mas igualando o perfil e vista das novas, para que com o curso do tempo, e sem incômodo dos donos das ditas casas venha o público a conseguir a utilidade desejada [...] <sup>13</sup>. (ARQUIVO..., 1746. Op. cit.).

<sup>14</sup> A figura fiscalizadora da administração pública era a do cargo de almotacé. Esse funcionário, além de outras funções, fiscalizava as novas obras e sua relação com as construções vizinhas. ALMEIDA, 1870 nota de rodapé n.2, p. 46. In: **Código Filipino**, 2004.

de pelouros<sup>15</sup> “[...] se crie uma vila com dois juízes ordinários, três vereadores, um Procur<sup>or</sup> do Cons<sup>o</sup> que depois façam ser Almotacés, um escrivão da Câmara, Almotaceria, cons. de órfãos que por hora sirva também de Tabeliães do público judicial [...]” (ARQUIVO..., 1747).

Além dos cargos administrativos, o monarca determinou também que a vila tivesse determinados equipamentos e espaços públicos, “[...] para ordenar melhor o dito ouvidor por arruamento desta nova Villa, sua Praça, e obras de matriz, casa de Câmara e Cadeia lhe mandeis remeter a instrução que fui Servido aprovar [...]”<sup>16</sup>.

Por essas determinações das Cartas Régias de Aracati e de Rio Grande, observam-se as preocupações da Coroa Lusitana de unificar uma imagem que refletisse o domínio português nas terras brasileiras. Através dela, exprimia sua vontade de ter uma paisagem homogênea, conservando a mesma largura de ruas para que tivessem o mesmo aspecto público. Essa vontade se tornou de tal forma imperiosa que os reinóis a obedeciam, ainda mais que havia um agente fiscalizador, o de almotacé, nomeado para esse fim.

Em resumo, ao regulamentar a implantação das novas povoações brasileiras através de suas Cartas Régias de povoações de vilas, a Coroa Portuguesa demonstrou uma de suas estratégias de domínio do território brasileiro, isto é, a intenção de unificar a imagem de cidade portuguesa para suas cidades colonizadas. Nesse sentido estabelecia, de um lado, o rol de equipamentos que deveriam ser implantados e, de outro, os regramentos formais para os elementos urbanos.

## **TRATADOS DOS ENGENHEIROS MILITARES, PRÁTICAS URBANÍSTICAS E MEDIDAS UTILIZADAS NA DEFINIÇÃO DOS COMPONENTES DO TRAÇADO URBANO**

Um fator relevante no processo de ocupação do território brasileiro foi o de militarização, intensificado no século XVIII, pela política de expansão das fronteiras do Brasil, implementada nos governos dos reis de Portugal, D. João V e D. José I, através de seus primeiros ministros, respectivamente, Alexandre de Gusmão e Sebastião José de Carvalho e Melo (Marquês de Pombal). A política urbana pombalina teve

---

<sup>15</sup> “Pelouro: lista de nomes dos candidatos a oficiais das Câmaras, mantida em sigilo pelo juiz (Ordinário, de Fora ou da Coroa), que ao recebê-la deveria mantê-la lacrada ou colocada em uma bola de cera”. (BARBOSA, 2006, p.93).

<sup>16</sup> ARQUIVO..., 1747. Op. cit.

repercussões muito fortes não só na reconstrução “da baixa” de Lisboa, como também nas novas cidades do século XVIII, no Brasil (SANTOS, 1999, p.2).

A partir do século XVIII, na região onde hoje se encontra o Rio Grande do Sul, após a perda da Colônia do Sacramento para os castelhanos, um dos fortes fatores que repercutiu no processo de urbanização foi a disputa pela posse do território entre as duas Coroas Ibéricas, entremeada de invasões e recuos, fator que provocou uma forte característica militar nessa região.

Esse fator de militarização, da região sul do Rio Grande do Sul, trouxe embutido as ações dos engenheiros militares sobre as vilas da região, baseadas em sua formação, através de tratados de fortificações de engenheiros militares. Muitos povoados foram formados a partir dos acampamentos militares ou próximos a eles. Por isso, é relevante observar a participação dos engenheiros militares que expressaram a defesa e a ocupação da região em sua produção cartográfica, que espacializou a forma urbana dessas cidades.

As escolas militares portuguesas apoiavam-se em textos de tratadistas clássicos, como *Tratados de Arquitetura e de Fortificações*, para ensinar o ofício a seus alunos (DELSON, 1997, p.42.). Esses textos foram estudados e utilizados, no Brasil, na formação dos docentes e alunos das aulas militares do século XVIII (OLIVEIRA, 2004). Dentre esses textos estão dois importantes tratados portugueses, o de Luis Serrão Pimentel<sup>17</sup>, “*Methodo lusitânico de desenhar as fortificações das praças regulares e irregulares*” (1680) e “*O engenheiro português*” (1728), de autoria de Manoel de Azevedo Fortes<sup>18</sup>, ambos engenheiros militares do Reino de Portugal.

Os engenheiros militares<sup>19</sup>, foram responsáveis pela inserção do traçado regular nas cidades brasileiras do século XVIII, principalmente, nas de defesa das fronteiras, em razão de sua formação erudita e pela própria exigência, no momento, de ocupar a região rapidamente de forma racional. Por outro lado, foi através das práticas urbanísticas exercidas pelos engenheiros militares em suas cartografias e pelos

---

<sup>17</sup> Luis Serrão Pimentel (1613-1679) - Professor na aula de matemática e fortificação da Ribeira das Naus de ciência militar terrestre e cosmografia. (VITERBO, 1988, p.269)

<sup>18</sup> Manoel de Azevedo Fortes (1660-1749) - Egresso da Academia Real da História Portuguesa, Cavaleiro professo na Ordem de Cristo, Brigadeiro de Infantaria dos Exércitos de Sua Majestade e Engenheiro-mor do Reino. (FORTES, 1728).

<sup>19</sup> Sobre a formação dos construtores militares em Portugal e no Brasil foram consultados vários textos, portugueses e brasileiros, que estudaram esse assunto. Mário Mendonça de Oliveira, “As Fortificações portuguesas de Salvador quando cabeça de Brasil”, Benedito Lima de Toledo, “A Ação dos Engenheiros Militares na Ordenação do Espaço Urbano no Brasil”, Beatriz Piccolotto Siqueira Bueno, “Os tratados de arquitetura militar: fontes essenciais para o estudo do ‘urbanismo’ e da iconografia dos engenheiros militares do século XVIII”, Margarida Valla, “O papel dos arquitectos e engenheiros-militares na transmissão das formas urbanas portuguesas” e Silvaro da Cruz Curado, “La géographie militaire portugaise concernent: le Brésil du XVIII<sup>e</sup> siècle”.

práticos, chamados de “arruadores” ou “ruadores”, que aprendiam o ofício de cordear<sup>20</sup> uma planta urbana, que se deu a transmissão da maior parte dos regramentos utilizados para desenhar os elementos urbanos das cidades analisadas e suas congêneres no Brasil.

As práticas urbanísticas, aqui definidas, explica uma maneira de desenhar um traçado urbano, isto é, elas conformam as características desse traçado. Elas determinam as regras de implantação de uma cidade e são reflexos da época em que foram aplicadas.

No sentido mais geral, as práticas urbanísticas dizem respeito às relações da estrutura interna do espaço que provocam determinadas hierarquias, sejam entre os elementos urbanos ou entre as formas de cada elemento e suas posições em relação à uma geratriz que origina a forma do traçado (OLIVEIRA, 2012).

Uma das práticas urbanísticas é a da hierarquia de vias em ruas e travessas. No caso do Brasil, cuja urbanização iniciou no litoral ou nas margens de rios, os traçados dos povoados foram formados por algumas ruas que seguiam ao longo das margens desses cursos d’água e outras em direção ao interior. Esses traçados formavam-se a partir de uma rua longitudinal, na qual se iniciavam outras transversais, “muito curtas, e sempre em intervalos irregulares” (BOLTSHAUSER, 1959, p. 53).

Outra das práticas urbanísticas mais notórias, como herança da cidade portuguesa medieval, está presente tanto no traçado urbano da cidade portuguesa, como também em diversas cidades brasileiras é a conhecida por Rua Direita<sup>21</sup> (Fig. 3, Fig. 4), tão bem definida por Marx (1980, p.45). As Ruas Direitas costumavam ser a rua principal de uma povoação onde se distribuíam os principais equipamentos urbanos. Pode-se presumir que fosse a rua longitudinal citada na primeira prática urbanística e que, muitas vezes, provinha de um caminho principal, como no caso de Vila Rica, que foi definida por Sylvio de Vasconcellos (1977, p.71), como estrada tronco<sup>22</sup>.

---

<sup>20</sup> Cordear, ato de medir por meio de cordas; Cordeamento, ato de alinhar edificações; cordeador ou arruador, diz-se de ou funcionário municipal que alinha construções urbanas. (HOUAISS, 2007).

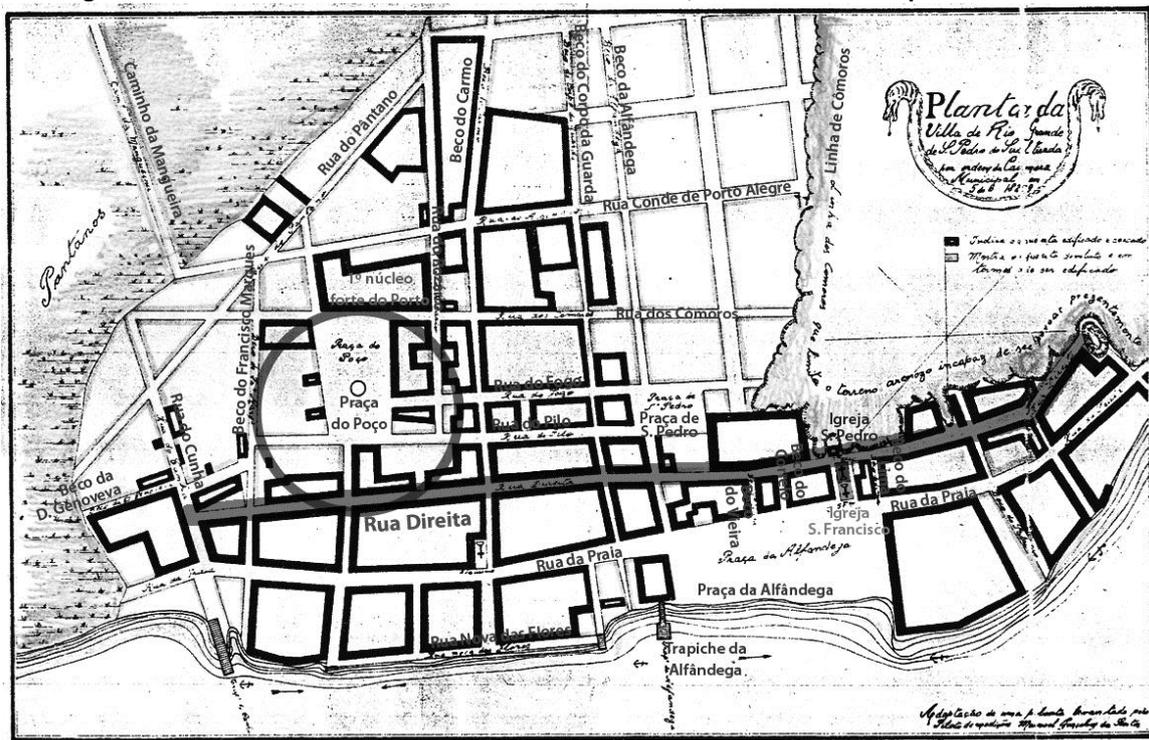
<sup>21</sup> “[...] são seguras na rota não euclidiana que tomam. Seu nome, agora pitoresco, é apropriado à função que tinham noutros tempos. Ligar, levar de um ponto importante a outro, quase sempre dum pátio ou de uma construção religiosa a outra”. (MARX, 1980, p.45)

<sup>22</sup> Estrada tronco, que ligava vários trechos do início do povoado até o final. O trecho inicial se chamava Cabeças, constituído por um trecho que se unia a outro trecho, o qual unia o caminho entre duas igrejas, a Matriz do Pilar com a Matriz de Antônio Dias, que, por sua vez ligava-se ao trecho final, chamado de Sta. Ifigênia. Um de seus trechos, o que ligava duas igrejas era a chamada Rua Direita. Quando foi aberta a Praça, a antiga Rua Direita foi substituída por caminhos ou ruas novas que continuaram a chamar-se Rua Direita.

Uma terceira prática urbanística portuguesa típica do século XIV é a do traçado urbano formado por quarteirões retangulares alongados<sup>23</sup> (Fig. 5). Esse tipo de quarteirão estruturava uma hierarquia, cuja face maior seria paralela à geratriz. Os lotes estariam distribuídos perpendicularmente a essas faces maiores de quarteirões. Esses lotes atravessavam de uma face à outra do quarteirão, ou seja, os lotes eram divididos ao meio, ficando suas faces principais para as ruas e seus fundos para o interior do quarteirão. Foi com essa configuração que esse quarteirão alongado chegou às cidades observadas.

Em Portugal, na fase da Reconquista<sup>24</sup>, a partir do século XIII, as novas implantações das cidades portuguesas “tendiam à regularidade” e seguiam suas congêneres europeias, adotando modelos “racionais, regulares e construídas normalmente dentro de uma muralha de “fortificação”, dessa época são os padrões que “tendiam para a divisão ortogonal de ruas e quarteirões” e atendiam à futura “divisão cadastral da cidade” (GOMES, 2007, p.20.)

Fig. 3 - Planta da Vila de Rio Grande 1829. carta do AHEx, 07.01.1422. Destaque Rua Direita.



Fonte: OLIVEIRA, 2012

<sup>23</sup> Sines, situada na costa, perto de Lisboa, elevada à vila por D. Pedro I, em 1362, apresenta um traçado típico da época, com quarteirões retangulares muito alongados (AZEVEDO, 1998, p.49).

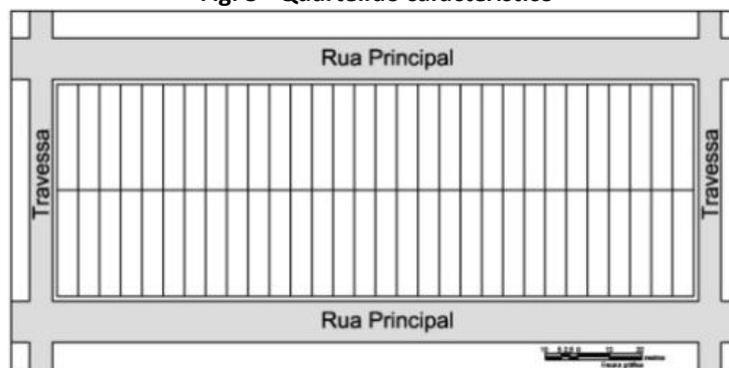
<sup>24</sup> Período em que Portugal se organiza como Estado.

Fig. 4 - Detalhe da Planta da Vila de S. José do Norte – 1850. AHEx, 07.01.1414. Destaque Rua Direita.



Fonte.: OLIVEIRA, 2012

Fig. 5 - Quarteirão característico



Fonte.: OLIVEIRA, 2012

As características de hierarquia de vias (ruas e travessas), quarteirões alongados e dos lotes estreitos e compridos no interior dos quarteirões, herança das cidades medievais portuguesas do século XIV, são encontradas nos traçados urbanos das cidades de Rio Grande, São José do Norte e Pelotas. A característica de Rua Direita só aparece nas cidades de Rio Grande e de São José do Norte.

A análise desse conjunto de práticas urbanísticas permitiu, nesta pesquisa, verificar se o sistema de hierarquia está dentro de um tipo<sup>25</sup> ou não, e se os períodos de formação das cidades têm um tipo diferenciado.

As dimensões dos componentes do traçado urbano (rua, quarteirão e lote) vinham das práticas urbanísticas, que eram medidas em pés, palmos e seus múltiplos

<sup>25</sup> A palavra TIPO não representa tanto a imagem de uma coisa a ser copiada ou de ser imitada perfeitamente, quanto à ideia de um elemento que deve ele próprio servir de regra ao modelo. (QUATREMÈRE DE QUINCY, 1985. p.274).

(braças e varas). A partir dos palmos<sup>26</sup>, surgiram as medidas que regeram as larguras das ruas, as faces dos quarteirões e as testadas dos lotes.

Os tratados técnicos e mais a prática urbanística portuguesa da ruação utilizavam-se de medidas adotadas na época e que variavam no valor absoluto de país para país. Essas medidas eram relacionadas ao palmo (0,22m), às braças (10 palmos = 2,2 m), às varas (5 palmos = 1,1m) (FORTES, 1728, p.8). As Cartas Régias, por sua vez, ordenavam em pés (pé português= a 0,33m).

A partir do momento em que ficou estabelecido um intervalo de medidas proporcionais ao palmo (0,22m), ou seja, que uma medida pode ser transferida por um palmo (22 cm), por 10 palmos (2,2m) ou por 100 palmos (22m), se essas medidas forem divididas ao meio ou somadas uma inteira e uma metade, pode-se chegar a uma série de medidas usuais empregadas nas práticas urbanísticas.

Por exemplo, 15 palmos são equivalentes a 3,3m, 30 palmos a 6,6m e 60 palmos a 13,2m. O conhecimento desse universo de medição possibilita a compreensão de um levantamento urbano quando se quer entender, dentro do sistema métrico decimal, porque as medidas dos componentes desses traçados urbanos estudados são tão quebradas.

## **A REGULARIZAÇÃO DO TRAÇADO NAS TRÊS CIDADES ESTUDADAS**

Para efeito do levantamento das medidas da forma urbana foram considerados os centros históricos das três cidades, Rio Grande, São José do Norte e Pelotas, os quais representam a ocupação urbana no período de análise determinado.

As categorias de análise utilizadas neste estudo, rua, quarteirão e lote, foram medidas e analisadas segundo alguns padrões: dimensões, relações entre dimensões e posição em relação à geratriz. Chamou-se de geratriz de implantação a obediência da posição dessas categorias de análise em relação à localização de um fator natural ou construído.

A forma de implantação do traçado urbano reflete as relações do seu sistema viário e de seus componentes (rua, quarteirão e lote) entre si e em relação ao seu ponto de origem (geratriz). Nesse estudo, as geratrizes encontradas nas cidades abordadas foram a água, canal do Rio Grande, no caso de Rio Grande e de São José do Norte e a igreja, atual Catedral São Francisco de Paula, no caso de Pelotas. E as relações entre os componentes da malha urbana, por sua vez, destacam a dos quarteirões

---

<sup>26</sup> Convém esclarecer que no período estudado, o sistema utilizado era o de palmos e seus múltiplos, pois o Sistema Métrico Brasileiro só foi decretado por Lei Imperial sob o n.º. 1157 em 26 de junho de 1862, mas só entrou em vigor em 1872. (INSTITUTO..., 17 de jun. 2012).

versus hierarquia viária e, no interior do quarteirão, a posição dos lotes em relação às suas faces.

Quanto às ruas, a análise procedeu observando a sua orientação em relação a essa geratriz e medindo a largura de trechos de ruas. Esses foram separados no mesmo intervalo dos quarteirões. Com a intenção de detectar a qualidade de rua ou travessa foi observada a continuidade desses trechos. Essa opção foi tomada para determinar se seu tecido urbano original possui uma hierarquia de vias conforme a prática urbanística portuguesa de ruas e travessas.

Além da análise da orientação dos quarteirões quanto à posição das suas faces (maior ou menor) paralela à geratriz, foram classificados quanto à sua forma e formato. A forma pode ser regular ou irregular e o formato, retangular ou quadrado. Como nos três traçados urbanos o número de faces não excedia nem tinha menos do que quatro faces foram considerados com forma irregular os que possuíam ângulos entre as faces menor ou maior do que 90 graus e, regulares, aqueles cujos ângulos fossem de 90 graus (com tolerância de até 5 graus).

Aos lotes também foram estabelecidas classificações, quanto à posição (principal ou secundária) e quanto à orientação em relação à geratriz. Os lotes receberam a denominação de principal quando voltados à face maior do quarteirão e secundários, quando voltados à face menor do quarteirão. Então há quatro possibilidades de localização dos lotes: principal voltado para a geratriz e principal perpendicular à geratriz, secundário paralelo à geratriz e, secundário, perpendicular à geratriz.

Durante o século XVIII, a Vila do Rio Grande de São Pedro do Sul desempenhou papel fundamental na defesa e ocupação do território do Continente de São Pedro. Esse fator pode ser constatado através da produção de extensa cartografia e documentos dos fatos históricos acontecidos na região.

Por esse material, foi possível observar duas fases iniciais de evolução urbana em Rio Grande. A primeira fase vai de 1737 até o período em que foi ocupada pelos espanhóis (1763 a 1776), quando perde para Viamão/Porto Alegre o título de capital da Província. Embora sua condição de Vila permanecesse, perdeu sua primeira Câmara Municipal. Na segunda fase, foi mantida sua condição de sede do município e sua Câmara, criada em 12 de fevereiro de 1811; no mesmo ano viu instituído seu primeiro Código de Posturas.

A análise da cartografia, em relação às formas urbanas dos centros históricos de duas das cidades abordadas por esse estudo, permitiu observar que durante o século XVIII, desde o surgimento da Vila de Rio Grande e de sua vizinha em frente, São José do Norte, seus traçados urbanos foram sendo regularizadas paulatinamente, até o

início do século XIX, quando receberam, finalmente, plantas desenhadas por engenheiros militares. Embora, estivessem presentes por ali, as plantas urbanas dessas povoações iniciaram mais ao sabor das práticas urbanísticas portuguesas. Por sua vez, Pelotas já recebeu, desde seu o início, uma planta mais regularizada (1815), embora ela também aponte práticas urbanísticas coloniais iniciais no parcelamento fundiário.

Quanto à prática urbanística da Rua Direita, Rio Grande deu esta denominação ao primeiro caminho paralelo ao canal que demarcou o povoado, isto é, o que gerou o lugar e, no seu entorno, foram implantados os primeiros equipamentos (Igreja de São Pedro, quartel, alfândega, alojamento dos militares e Câmara Municipal), ditados pelas normas das Cartas Régias.

As observações permitem perceber que em relação às geratrizes dos traçados urbanos dos centros históricos das cidades aqui abordadas, os elementos foram a água e a orientação solar. A geratriz principal de Rio Grande foi a água (o canal do Rio Grande). Em São José do Norte, inicialmente foi a água, mas mudou sua relação com a geratriz no meio do caminho. Iniciou com suas ruas paralelas e depois perpendiculares ao mesmo canal. Pelotas, por sua vez, seguiu a orientação solar – a fachada principal da primeira Igreja foi orientada para leste e as ruas principais foram traçadas no sentido norte-sul e as transversais no sentido leste-oeste, aos moldes vitruvianos.

São José do Norte passou por várias fases desde sua função primeira de instalação militar. É possível observar que, no século XVIII, o local esteve mais sujeito aos revezes militares de defesa. A população que fugiu de Rio Grande para o norte, instalou-se num primeiro momento no istmo entre o mar e a Laguna dos Patos, no local denominado de Estreito. É possível detectar pela cartografia existente da área do acesso ao Canal e pelo relato dos historiadores e cronistas, que houve duas fases de evolução urbana. Uma primeira fase no século XVIII, quando dividia com Rio Grande a instalação da Capitania na entrada do Canal do Rio Grande. E, uma segunda fase, quando, na segunda década do século XIX, retomou suas funções como sede urbana da região que hoje compreende o município de São José do Norte, passando o local a responder as questões da estrutura política e administrativa. A planta urbana de São José do Norte, de 1830, apresenta um traçado mais ao sabor das práticas urbanísticas coloniais e das necessidades funcionais do povoado. Seu lento desenvolvimento foi adaptando a largura de suas ruas e o formato dos quarteirões conforme suas necessidades.

O traçado urbano do Primeiro Loteamento de Pelotas (1815), por sua vez, segue o traçado regular, com ruas mais regulares e sem a denominação de Rua Direita. Historicamente, o lugar foi gerado pela primeira capela, a de São Francisco de Paula, cuja fachada principal foi direcionada para leste e, em cujo entorno estavam os

equipamentos eclesiásticos e algumas residências urbanas dos charqueadores. Para esse local foi desenhada uma planta na qual o Piloto de Sesmarias teve que regularizar uma ocupação que já existia, ou seja, desenhou um traçado urbano cuja trama de ruas longitudinais e transversais segue uma determinada hierarquia conforme os pontos cardeais, isto é, longitudinais (N/S) e transversais (L/O). Os quarteirões são mais ou menos regulares, tendendo ao quadrado, e as ruas têm mais ou menos as mesmas larguras.

## **ANÁLISES DAS PERMANÊNCIAS E DAS PERSISTÊNCIAS**

Os traçados urbanos das três cidades foram medidos e comparados entre si através de categorias de análise (rua, quarteirão e lote) que levassem à compreensão da transformação de traçado irregular para o regular, fosse ela através de práticas urbanísticas ou de legislações.

### ***RUAS***

As larguras das vias foram medidas em trechos, separados em quatro intervalos que correspondem às medidas oriundas dos palmos, ou seja, intervalo menor que 20 palmos (4,4m), entre 20 e 30 palmos (6,6m), entre 30 e 60 palmos (13,2m) e maior do que 60 palmos.

Na cidade de Rio Grande, embora existam trechos de ruas com pouca largura, (isto é, menor do que 6,6m), situados no entorno das duas igrejas, a maior concentração está no intervalo de 6,6m e 13,2m. Em São José do Norte os trechos estão distribuídos quase na mesma proporção entre os intervalos estabelecidos para este estudo. Isso configura uma forte característica da ocupação inicial, com 31% dos trechos entre 0 e 6,6m, juntamente com 25% dos trechos nos intervalo médio e 44% no intervalo acima de 13,2m. As plantas urbanas de Pelotas, tanto a de 1815 (1º Loteamento), quanto a de 1834 (2º Loteamento), desenhadas por profissionais<sup>27</sup>, apresentam larguras das vias mais constantes. Em Pelotas, 59% dos trechos das vias estão acima de 13,2m e 41% estão entre 6,6m e 13,2m, não existindo trechos entre 0 e menor do que 6,6m.

Em síntese, em Rio Grande, há uma hierarquia bastante acentuada em relação às ruas e às travessas. Quanto à orientação das vias, elas são, na maioria, paralelas à água, que é a sua geratriz principal. Essas vias possuem maior número de trechos e

---

<sup>27</sup> A primeira desenhada pelo piloto de sesmaria Maurício Inácio da Silveira, e a segunda pelo arquiteto Eduardo Ernesto Krestchmar (OLIVEIRA, 2012, p.228; p.153 )

têm mais continuidade do que as que são perpendiculares à água, configurando que as primeiras são ruas e as segundas, travessas.

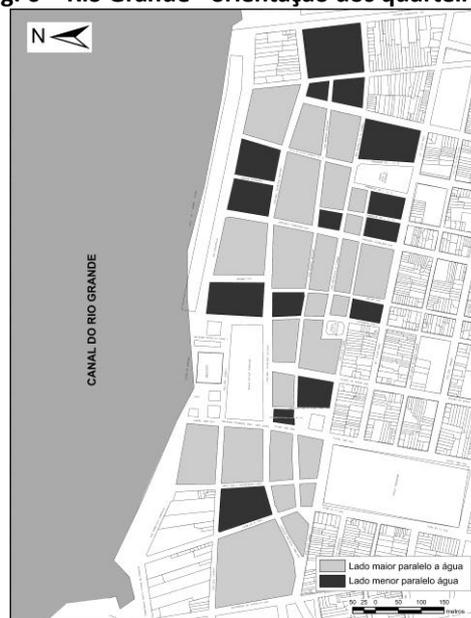
São José do Norte, no seu traçado urbano apresenta, mais do que em Rio Grande, acentuada hierarquia de vias com onze trechos no intervalo entre 0 e 6,6m. Quanto à orientação dos trechos em relação à geratriz observa-se mudança de sentido. Enquanto na área referente à primeira fase de implantação as ruas (trechos mais largos) são paralelas ao Canal do Rio Grande e na segunda fase, são perpendiculares ao Canal.

Em Pelotas, o traçado urbano apresenta hierarquia de vias menos visível do que os outros dois, no qual, as vias longitudinais são pouco mais largas do que as transversais. O equilíbrio, entre o número de ruas longitudinais e transversais, demonstra uma característica de regularidade da trama do tecido urbano. Em geral, as ruas se diferenciam na largura entre o primeiro e o segundo loteamento. As que pertencem ao 1º Loteamento são mais estreitas e, à medida que se aproximam do 2º Loteamento, vão alargando.

### **QUARTEIRÕES**

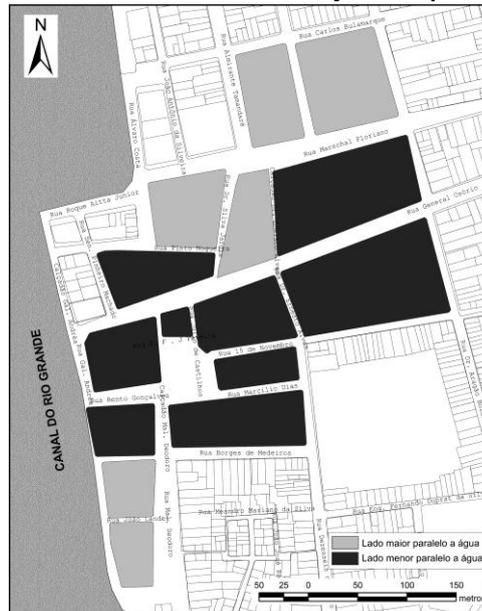
Os traçados urbanos de Rio Grande (Fig. 6) e São José do Norte (Fig. 7) apresentam quarteirões mais retangulares e, em Pelotas (Fig. 8), tendem mais ao quadrado. Nas figuras a seguir, em cinza, faces maiores paralelas à geratriz, em preto, faces maiores perpendiculares à geratriz.

**Fig. 6 – Rio Grande - orientação dos quarteirões**



Fonte: OLIVEIRA, 2012

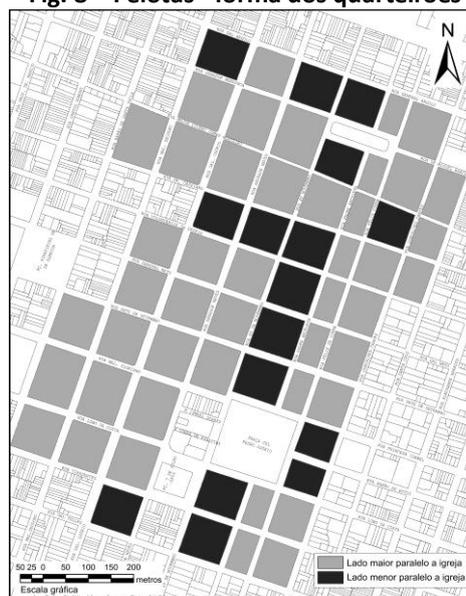
**Fig. 7- São José do Norte - Orientação dos quarteirões**



Fonte: OLIVEIRA, 2012

Nesse estudo observou-se que Pelotas tem um padrão mais regular nos seus quarteirões, tendendo ao quadrado, resultantes de uma planta urbana planejada. Em Rio Grande e São José do Norte os quarteirões na forma de quadrado e os quase quadrados são pouco significativos. Em compensação, em Pelotas não existem quarteirões retangulares na relação de 1/3 (os mais alongados). Nela, embora os quarteirões sejam, na maioria quadrados, os mais antigos, entre as ruas Felix da Cunha e Anchieta, apresentam-se mais alongados (Fig. 8).

**Fig. 8 – Pelotas - forma dos quarteirões**



Fonte: OLIVEIRA, 2012

Quanto à orientação dos quarteirões nas três cidades, tem-se o seguinte: Rio Grande apresenta maior número das faces maiores voltadas para água; São José do Norte apresenta maior número das faces menores voltadas para a água e, em Pelotas, a maior parte das faces maiores está paralela à fachada principal da Igreja. A maior porcentagem das faces maiores dos quarteirões voltadas para uma geratriz está na planta de Pelotas e não nas outras duas, o que denota um planejamento. As dimensões e as formas dos quarteirões em São José do Norte são bem irregulares, enquanto Rio Grande segue um padrão de quarteirões alongados.

### **LOTES**

Através da pesquisa observou-se que existe uma relação direta entre a hierarquia das ruas com a abertura dos lotes. Nas vias principais, as ruas, abrem-se os lotes principais e nas ruas secundárias, as travessas, abrem-se os lotes secundários, em número menor.

Em Rio Grande e São José do Norte, a maioria dos lotes está voltada para as vias principais (ruas) e poucos voltados para as vias secundárias (travessas). Também, em Pelotas essa relação de hierarquia dos lotes nos quarteirões permanece, apesar dela ser mais tardia e planejada, pois a maioria dos lotes está voltada para as ruas principais (longitudinais). Essa coincidência de resultados tanto na cidade planejada (Pelotas), como nas de Rio Grande e de São José do Norte (que se regularizaram paulatinamente), representa relevância da persistência entre a relação de ruas e lotes principais, que vem desde as cidades mais antigas.<sup>1</sup>

Em Pelotas, apesar de ter uma planta urbana “planejada”, a distribuição dos lotes seguiu a prática de urbanização portuguesa, na qual os quarteirões são divididos ao meio, com lotes estreitos e compridos cujas testadas estão voltadas para as faces maiores dos quarteirões e, conseqüentemente, voltados para as ruas principais (longitudinais). Em relação aos lotes secundários, em Pelotas encontra-se a maior porcentagem. Essa significância, talvez se deva à característica das vias possuírem larguras mais semelhantes do que das suas cidades vizinhas, o que configura a hierarquia de via principal e secundária não tão relevante como nas outras duas.

### **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

As permanências físicas nos traçados urbanos implantados no colonial tardio do Brasil (século XVIII e início do século XIX) apontam características mais do colonial inicial ou mais regularizadoras, em cada cidade observada.

As persistências apontam tipos de ruas, quarteirões e lotes que continuam a ser reproduzidos de tal sorte que as práticas urbanísticas do colonial inicial se mantêm mesmo em tecidos urbanos planejados.

No centro histórico de Rio Grande, os resultados apontam para um traçado regular, no qual aparece nitidamente a hierarquia de vias em ruas e travessas. Na maior parte, as ruas são paralelas à água (geratriz), assim como a face maior dos quarteirões e grande parte das testadas dos lotes. Há predominância do quarteirão retangular alongado no qual os lotes distribuem-se, na sua maioria, perpendiculares às suas faces mais alongadas, conforme o padrão tipo, sugerido nesta pesquisa. Os lotes seguem o padrão estreito e comprido com testadas pequenas e médias.

Em São José do Norte, os dados coletados no seu centro histórico apontam para uma forma mais híbrida de traçado. Os resultados demonstram que, em São José do Norte, existe hierarquia de vias bastante acentuada. A forma dos quarteirões tende ao retângulo alongado, cuja distribuição dos lotes segue o padrão do tipo de quarteirão sugerido por esta pesquisa.

Em síntese, as práticas urbanísticas coloniais iniciais se refletem mais fortemente, na estrutura do traçado urbano de duas das cidades estudadas – Rio Grande e São José do Norte. Elas possuem a hierarquização em ruas e travessas, inclusive com as denominações de Rua Direita.

No centro histórico da cidade de Pelotas, as ruas têm uma característica diversa das outras duas cidades, pois elas possuem, tanto as longitudinais (N/S) quanto as transversais (L/O), maior continuidade nos seus trechos (número de quadras) do que as das cidades de Rio Grande e de São José do Norte. Nas duas últimas as travessas ou becos são formados por poucos trechos. Em Pelotas, embora os quarteirões sejam mais regulares, o parcelamento fundiário apresenta a mesma distribuição das práticas urbanísticas coloniais, ou seja, frentes dos lotes para as ruas longitudinais.

As análises permitiram inferir que as práticas urbanísticas das origens das cidades no RS, como Rio Grande, São José do Norte e Pelotas envolveram a junção de duas vertentes: a do colonial e a do traçado regular. Este último apresentando repercussão da fase pombalina e da ação dos engenheiros militares formados pelos conceitos de cidades regulares.

## REFERÊNCIAS

ARQUIVO HISTÓRICO DO EXÉRCITO, 07-05-1639.

ARQUIVO HISTÓRICO DO EXÉRCITO, 07.01.1422

ARQUIVO HISTÓRICO DO EXÉRCITO, 07.01.1414

ARQUIVO HISTÓRICO ULTRAMARINO. **Criação da Vila de Aracati**: consulta do Conselho Ultramarino e ofícios. Ceará: [s.n.], caixa 4, n. 62, 12 dez. 1746.

(ARQUIVO HISTÓRICO ULTRAMARINO. **Criação da Vila de Rio Grande**: consulta do Conselho Ultramarino e ofícios. Rio de Janeiro: [s.n.], caixa 47, n. 57, 17 jul. 1747).

AZEVEDO, Paulo Ormino de. Urbanismo de traçado regular nos dois primeiros séculos da colonização brasileira: origens. In: CARITA, Helder; ARAÚJO, Renata (Coord.). **Colectânea de Estudos: Universo Urbanístico Português (1415/1822)**. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses, 1998. [p.39-70].

BARBOSA, Maria do Socorro Ferraz; ACIOLI, Vera Lúcia Costa; ASSIS, Virgínia Maria Almoêdo de. **Fontes repatriadas**: anotações de História Colonial. Recife: UFPe/Ed. Universitária, 2006.

BOLTSHAUSER, João. **Noções de evolução urbana nas Américas**. Belo Horizonte: Ed. Escola de Arquitetura/UFMG, 1959.

BRENNA, Giovanna Rosso del. De la régularité relative: deux villes coloniales au Brésil du XVIIe au XVIIIe siècle. In: MALVERTI, Xavier; PINON, Pierre. **La ville régulière: modèles et tracés**. Paris: Picard Éditeur, 1997. [p.99-109].

BUENO, Beatriz Piccolotto Siqueira. Os tratados de arquitetura militar: fontes essenciais para o estudo do “urbanismo” e da iconografia dos engenheiros militares do século XVIII. Resumo. In: Seminário de História da Cidade e do Urbanismo, 3, 1994, São Carlos. **Anais**. São Carlos: EESC-USP/ANPUR/CNPq, 1994. s/p.

CASTELLS, Manuel. **La cuestión urbana**. México: Siglo Veintiuno, 1986.

CESAR, Guilhermino. **História do Rio Grande do Sul**: período colonial. Porto Alegre: Globo, 1970.

CURADO, Silvaro da Cruz. “La géographie militaire portugaise concernant: le Brésil du XVIII<sup>e</sup> siècle”.

**Código Filipino** ou Ordenações e Leis do reino de Portugal. Brasília: Senado Federal, Comissão Editorial, 2004. v. 38-a [*fac-símile* da 14 ed., segundo a primeira, de 1603, e a nona, de Coimbra, de 1821]. p.IV-XXXVII).

DELSON, Roberta Marx. **Novas vilas para o Brasil Colônia**. Brasília: E Alva – Ciord, 1997.

FLEXOR, Maria Helena Ochi. A rede urbana brasileira setecentista: a afirmação da vila regular. In: TEIXEIRA, Manuel C. (Coord.). **A construção da cidade brasileira**. Lisboa: Livros Horizonte, 2004. [p.203-240].

FORTES, Amyr Borges; WAGNER, João Battista Santiago. **História administrativa, judiciária e eclesiástica do Rio Grande do Sul**. Porto Alegre, [s.n.], 1963.

FORTES, Manoel de Azevedo. **O engenheiro português**. Lisboa: Biblioteca Nacional Digital, 1728. Disponível em: <<http://purl.pt/14547>>. Acesso em: 20 nov. 2009.

GOMES, Luis Miguel Martins. **Geometria nos traçados urbanos de fundação portuguesa: o “Tratado da Ruação” de José Figueiredo Seixas**. 2007. 540p. Dissertação (Mestrado em Desenho Urbano) - Instituto Superior de Ciências do Trabalho e da Empresa, Lisboa, Portugal.

HOUAISS, Antonio. **Dicionário da Língua Portuguesa**, 2007.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Território Brasileiro: Atlas Nacional Brasileiro 2010. Rio de Janeiro, 2010. 1 mapa. Escala: 1: 15. 000. 000. Disponível em:

<[ftp://geoftp.ibge.gov.br/Atlas/Atlas\\_Nacional\\_do\\_Brasil\\_2010/pdf\\_atlas\\_nacional\\_milton\\_santos\\_2010/2\\_Territorio\\_e\\_meio\\_ambiente/Atlas/Nacional/Brasil/Territorio\\_brasileiro.pdf](ftp://geoftp.ibge.gov.br/Atlas/Atlas_Nacional_do_Brasil_2010/pdf_atlas_nacional_milton_santos_2010/2_Territorio_e_meio_ambiente/Atlas/Nacional/Brasil/Territorio_brasileiro.pdf)>.

Acesso em: 13 set. 2011.

MARTINS FILHO, Ives Gandra da Silva. O ordenamento jurídico brasileiro. **Revista Jurídica Virtual**, Brasília, v.1, n.3, jul., 1999. Disponível

em:<[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/revista/Rev\\_03/ordenamentojur/brasil.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/revista/Rev_03/ordenamentojur/brasil.htm)> Acesso em: 03 out. 2008.

MARX, Murillo. **Cidade brasileira**. São Paulo: EDUSP, 1980.

OLIVEIRA, Ana Lúcia Costa de. **O PORTAL MERIDIONAL DO BRASIL: Rio Grande, São José do Norte e Pelotas no período colonial (1737 a 1822)**. 2012. 346p. Tese (Doutorado em Planejamento Urbano e Regional) Faculdade de Arquitetura, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre.

OLIVEIRA, Mário Mendonça de. **As fortificações portuguesas de Salvador quando cabeça do Brasil**. Salvador: Fundação Gregório de Mattos, 2004.

INSTITUTO DE PESOS E MEDIDAS DO ESTADO DE SÃO PAULO. Disponível em <<http://www.ipem.sp.gov.br/5mt/historia.asp?vpro=imperio#lei>> Acesso em: 17 de jun. 2012.

QUATREMÈRE DE QUINCY, Antoine Chrysostome. **Dizionario storico di architettura**: Le voci teoriche. A cura di Valeria Farinati e Georges Teyssot. Venezia: Marsilio, 1985.

REIS, Nestor Goulart. **Evolução urbana do Brasil (1500-1720)**. São Paulo: Pini, 2000.

RHODEN, Luiz Fernando. **O urbanismo no Rio Grande do Sul**: origens e evolução. Porto Alegre: EDIPRUCS, 1999.

SANTOS, Antônio César de Almeida. **Para viverem juntos em povoações bem estabelecidas**: um estudo sobre a política urbanística pombalina. 1999. 259p. Tese (Doutorado em História) - Setor de Ciências Humanas, Letras e Artes, Universidade Federal do Paraná, Curitiba.

SANTOS, Paulo. Formação das cidades no Brasil Colonial. In: **COLÓQUIO DE ESTUDOS LUSO BRASILEIROS**, 5., 1968, Coimbra. **Actas...** Coimbra: [s.n.], 1968.

SEIXAS, José de Figueiredo. **Tratado da ruação para emendas das ruas, das cidades, vilas e lugares deste reino**. Lisboa: Biblioteca Nacional digital. Folha de rosto. Disponível em: <<http://purl.pt/16597>>. Acesso em: 17 mar. 2011.

SOUZA, Célia Ferraz de. **Análise das estruturas urbanas no Rio Grande do Sul**. Dissertação (Mestrado em Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura, Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional. Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 1977.

TAVARES, Aurélio de Lyra. **A engenharia militar portuguesa na construção do Brasil**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 2000.

VITERBO, Sousa. **Dicionário histórico e documental dos arquitetos, engenheiros e construtores portugueses**. Fac-símile. Lisboa: Imprensa Nacional/Casa da Moeda, 1988. v. II.