



Recebido em: 26/06/2016

Aceito em: 30/08/2016

ARQUEOLOGIA URBANA NO RIO DE JANEIRO: SÍTIO ARQUEOLÓGICO DA LEOPOLDINA

ARCHAEOLOGY URBAN IN RIO DE JANEIRO: ARCHAEOLOGICAL SITE OF LEOPOLDINA

Claudio Prado de Mello¹

IPHARJ

<http://lattes.cnpq.br/0120379809533549>

Resumo: Os passos apressados das pessoas que seguem rumo ao Centro do Rio, o movimento de carros e de milhões de coletivos no corredor da Zona Sul ou acesso da Zona Norte não nos permitem imaginar o passado da região da Leopoldina, tão familiar a todos no Rio de Janeiro... Até cerca de 150 anos atrás, a região que chamamos de Leopoldina era um terreno pantanoso parcialmente aterrado aonde carruagens emplumadas e nobres fidalgos seguiam rumo ao Palácio de São Cristóvão aonde buscavam beijar a mão do Rei ou do Imperador ou fazer algum pedido. Sendo uma encruzilhada visceral da cidade do Rio de Janeiro, o terreno da Leopoldina preservou informações valiosas sobre o passado arqueológico da região que ninguém jamais imaginou que poderiam ser revelados depois de tanto tempo esquecidos. O terreno vai da Francisco Bicalho até a Rua Ceará e de outro lado da Praça da Bandeira até a Rua Francisco Eugênio e os muros altos que contornam a Leopoldina ajudaram a preservar registros arqueológicos que somente recentemente foram resgatados por uma equipe multidisciplinar envolvendo arqueólogos, historiadores e pesquisadores contratados pela empresa Terra Brasilis Arqueologia, sob o patrocínio do CL4S Consórcio Linha 4 Sul do Metro do Rio de Janeiro e apoio operacional do Instituto de Pesquisa Histórica e Arqueológica do Rio de Janeiro. A equipe, que chegou a ter 39 pessoas se ocupou em pesquisar e preservar os vestígios do passado sob a ótica dos interesses do futuro, pois, sob a sombra de um dos equipamentos de escavação do solo mais sofisticados que a tecnologia pode produzir: o perfurador TBM (que foi no Brasil apelidado de Tatuzão) foi encontrado um sítio arqueológico de proporções gigantescas e que revela muito do passado da região e da formação da cidade tal como conhecemos hoje. Naquele local foi realizada uma escavação parcial de toda a área e nos setores escavados foram encontrados mais de 220 mil itens em apenas quatro meses de trabalho sistemático (entre março e agosto de 2013). A jazida arqueológica se inicia a cerca de 30 centímetros da superfície e se aprofunda até cerca de 2,80 e a previsão no futuro é de coletar mais de 2 milhões de artefatos. Nessas camadas vemos peças

¹ Mestre em História (UFF). Diretor do Instituto de Pesquisa Histórica e Arqueológica do Rio de Janeiro.

de louça, vidro, porcelana, couro e até peças de ouro que mostram detalhes inusitados do cotidiano da elite da sociedade do Rio de Janeiro de séculos passados. O mais incrível é que uma significativa parte do acervo foi encontrada intacta. A cronologia desses artefatos é principalmente dos séculos XVIII e XIX, mas também encontramos peças dos séculos XVII, XVI. E como um sítio arqueológico multicomponencial, além dos remanescentes do Matadouro Imperial da cidade, encontramos material indígena da fase Tupi-Guarani (provavelmente associada a tribo de Araribóia que ocupou as proximidades) e surpreendentemente foram detectados material arqueológico de um Sambaqui que existiu nas proximidades e fruto de remanejamento de solos, que ocorreu na região de São Cristóvão no processo de planificação da região.

Palavras-chaves: Arqueologia do Rio de Janeiro; Sítio Arqueológico da Leopoldina; Arqueologia de Contrato.

Abstract: The hurried footsteps of the people who follow toward downtown Rio, the movement of cars and millions of collectives in the South Zone corridor or access the North Zone does not allow us to imagine the past of the Leopoldina region, so familiar to all in Rio de Janeiro ... Until about 150 years ago, the region we call Leopoldina was a marshland partially grounded where feathered and noble noblemen carriages followed towards the São Cristóvão Palace where they sought to kiss the hand of the king or emperor or do any request. Being a visceral crossroads of the city of Rio de Janeiro, the land of Leopoldina preserved valuable information about the archaeological past of the region that no one ever thought that could be revealed after so long forgotten. The land goes from Francisco Bicalho to Ceará Street and across the Flag Square to the Francisco Eugenio Street and the high walls that surround the Leopoldina helped preserve archaeological record that only recently were rescued by a multidisciplinary team of archaeologists, historians and researchers hired by the company Terra Brasilis Archaeology, under the patronage of CL4S Consortium Line 4 South of Metro Rio de Janeiro and operational support of the Institute of Historical Research and Archaeology of Rio de Janeiro. The team, which came to have 39 people engaged in researching and preserving the vestiges of the past from the perspective of the future interests because, under the shade of one of the finest soil excavation equipment that technology can produce: punch TBM (which was in Brazil dubbed Tatuzão) found an archaeological site of gigantic proportions and reveals much of the past of the region and the city's education as we know it today. At that location a partial excavation of the entire area and excavated areas were found more than 220 thousand items in just four months of systematic work was performed (between March and August 2013). The field archeology begins at about 30 cm from the surface and deepens to about 2.80 and predicting the future is to collect over 2 million artifacts. In these layers dishwasher parts, glass, porcelain, leather and even gold pieces that show unusual details of the society's elite daily in Rio de Janeiro from centuries past. The most amazing is that a significant part of the collection was found intact. The chronology of these artifacts is especially the eighteenth and nineteenth centuries, but we also find pieces of the XVII, XVI. And as a multicomponent archaeological site, in addition to the remnants of the Slaughterhouse Imperial city, we find indigenous material of the Tupi-Guarani phase (probably associated with Araribóia tribe that occupied the vicinity) and surprisingly were found archaeological material of a Sambaqui that existed nearby and the result of relocation of soil, which occurred in the region of Saint Kitts in the process of planning the region.

Keywords: Archaeology of Rio de Janeiro; Archaeological site of the Leopoldina; Archaeology Agreement.

Os passos apressados das pessoas que seguem rumo ao Centro do Rio, o movimento de carros e de milhões de coletivos no corredor da Zona Sul ou acesso da Zona Norte não nos permitem imaginar o passado da região da Leopoldina, tão familiar a todos no Rio de Janeiro... Até cerca de 150 anos atrás, a região que chamamos de Leopoldina era um terreno pantanoso parcialmente aterrado aonde carruagens emplumadas e nobres fidalgos seguiam rumo ao Palácio de São Cristóvão aonde buscavam beijar a mão do Rei ou do Imperador ou fazer algum pedido.

Sendo uma encruzilhada visceral da cidade do Rio de Janeiro, o terreno da Leopoldina esconde segredos e mistérios que ninguém jamais imaginou que poderiam ser revelados depois de tanto tempo esquecidos. O terreno vai da Francisco Bicalho até a Rua Ceará e de outro lado da Praça da Bandeira até a Rua Francisco Eugenio e os muros altos que contornam a Leopoldina ajudaram a preservar tesouros arqueológicos que somente recentemente foram resgatados por uma equipe multidisciplinar envolvendo arqueólogos, historiadores e pesquisadores contratados pelo Instituto de Pesquisa Histórica e Arqueológica do Rio de Janeiro e da empresa Terra Brasilis Arqueologia, sob o patrocínio do CL4S Consórcio Linha 4 Sul do Metro do Rio de Janeiro. A equipe de Arqueologia, que chegou a ter 49 pessoas (no total) se ocupou em pesquisar e preservar os vestígios do passado sob a ótica dos interesses do futuro. Pois, sob a sombra de um dos equipamentos de escavação do solo mais sofisticados que a tecnologia pode produzir: o perfurador TBM (que foi no Brasil apelidado de Tatução) foi encontrado um sítio arqueológico de proporções gigantescas e que revela muito do passado da região e da formação da cidade tal como conhecemos hoje.

Naquele local foi realizada uma escavação parcial de toda a área do terreno e nos setores escavados foram encontrados mais de 220 mil itens em apenas quatro meses de trabalho sistemático de escavação e monitoramento. A jazida arqueologia se inicia a cerca de 30 centímetros da superfície e se aprofunda até cerca de 2,80 e a previsão no futuro é de se coletar mais de 2 milhões de artefatos. Nessas camadas vemos peças de louça, vidro, porcelana, couro e até peças de ouro que mostram detalhes inusitados do cotidiano da ELITE da sociedade do Rio de Janeiro de séculos passados. O Mundo Vitoriano, presente na maior parte dos achados se conecta a escavações feitas no Reino Unido e em toda a Europa uma vez que a Elite Brasileira consumia produtos e equipamento vindos da Europa. O mais incrível é que uma significativa parte do acervo foi encontrada intacta.

A cronologia desses artefatos é principalmente dos séculos XVIII e XIX, mas também encontramos peças dos séculos XVII, XVI. E como um sítio arqueológico multicomponencial, encontramos material indígena da fase Tupi-Guarani e surpreendentemente foram detectados remanescentes de um Sambaqui que existiu nas proximidades e em algum momento foi remanejado. O material do Sambaqui permaneceu descontextualizado e foi coletado na escavação, misturado às camadas históricas. Portanto, tratamos de um sítio arqueológico excepcional, que reúne material cultural de quatro períodos distintos de ocupação humana e talvez local único na cidade do Rio de Janeiro a poder revelar informações tão díspares em só um lugar. Sendo assim, não podemos falar de uma Arqueologia DA Cidade e sim em uma Arqueologia NA Cidade.

O meio físico de uma cidade é também o espaço das representações sociopolíticas de uma sociedade em uma dada realidade e é, portanto, o quadro de vida de seus habitantes. Muito da sua paisagem reflete as características de seu próprio povo. Assim, o ambiente natural (ou que parece natural) pode ser uma espécie de produto humano, que tanto pode ser um complexo urbanístico ou

arquitetônico, ou uma paisagem que pode parecer intocada, mas que pode ter sido resultado da ação antrópica, escamoteada pela ação do tempo. Nesse sentido o conceito de Arqueologia da Paisagem surge como uma ordenação de características meio-ambientais que refletem as representações socioculturais e humanas.

Em algumas cidades percebe-se que a natureza mudou pouco e os vestígios do passado podem ser encontrados até em 20 cm do solo atual ou sob uma simples camada de asfalto. Em outros casos as transformações podem ter sido significativas e, esses vestígios se encontram a metros de profundidade. Quando se fala em ambiente construído pelo Homem, se pensa logo no caso de Amsterdam, em que boa parte da *Urbe* foi definitivamente construída por mãos humanas. Mas a cidade do Rio de Janeiro também não está muito longe, pois no final do século XIX e início do século XX verificou-se grandes transformações urbanísticas. A Era das Demolições também poderia ser chamada de a Era das Transformações, pois muito do que se vê hoje na paisagem e geografia da cidade do Rio de Janeiro é o resultado dessas mudanças empreendidas principalmente entre os anos de 1870 e 1920.

O caso Leopoldina (Rio de Janeiro-RJ), apesar de ter tido seu início no ano 1845 e término em 1881, irá nos mostrar que boa parte da área adjacente do centro histórico da cidade do Rio de Janeiro é o resultado de uma construção humana norteadas por interesses e projetos específicos da administração pública que aos poucos *cambiaram* consideravelmente a paisagem do local. O que chamamos aqui de Leopoldina de fato é uma designação imprecisa, mas amplamente usada para designar essa área que fica entre a Cidade Nova, a Praça da Bandeira e São Cristóvão, na cidade do Rio de Janeiro. A região de Leopoldina está inserida em ponto importante da cidade e, sua dimensão histórica é tão grande quanto o esquecimento do poder público em relação a esta zona da cidade. Sendo o corredor máximo de passagem do Centro, Zona Norte e Zona Sul ela certamente é o entroncamento mais visceral da cidade, é mais ou menos inacreditável que por justamente ser esse ponto de passagem para tantos lugares, não tenha sido interessante fazer uma “arrumação” urbanística e paisagística neste local.

A região que chamamos hoje de Leopoldina foi uma área de mangues, situada num terreno entre três cursos d’água locais: o rio Maracanã, no trecho superior; o canal do Mangue, a leste; e o canal que liga o rio Trapicheiro ao rio Maracanã, a oeste. Com isso, o local apresenta alta probabilidade de alagamentos, o que é comum nesta área. Toda a região, incluindo a localização dos rios, foi alterada, exceto a parte do Rio dos Trapicheiros que passa imediatamente atrás do Matadouro e tinha utilidade específica para o funcionamento do próprio Matadouro, uma vez que o rejeito do matadouro era lançado nele. Apesar de o Rio ter sido canalizado em 2012-2013, o seu traçado permanece inalterado na região posterior ao terreno na parte vizinha, a Vila Mimosa.

Há, na região, o problema das enchentes que se agrava com as características do relevo local. A partir de rios e córregos com forte declividade que atingem as baixadas bastante planas e, aliado às chuvas torrenciais do verão do Rio de Janeiro. A Praça da Bandeira, próximo ao centro da cidade, em região baixa, é uma área crítica, para onde convergem as contribuições das bacias de drenagem dos rios que deságuam no Canal do Mangue. Nos últimos anos a Prefeitura Municipal do Rio têm feito esforços para conter o processo crônico de enchentes na região, para tanto esta fazendo um grande empreendimento na Praça da Bandeira e voltando a canalizar rios que haviam sido obliterados no passado, como é o caso do Rio Joana.

Nesse sentido, há quase 20 anos, estamos pesquisando a região e no título publicado em 1997 intitulado *Palácio Imperial de São Cristóvão: História e Ressurreição de um Palácio Esquecido* indicamos pontos de relevância. A partir das novas pesquisas históricas conduzidas pelo Instituto de Pesquisas Históricas e Arqueológicas do Rio de Janeiro (IPHARJ) sobre a Leopoldina, estávamos encontrando seguidamente referências que relacionavam o local, próximo ao local da antiga aldeia Temiminó que, era aliada dos Portugueses no processo de expulsão dos franceses do Rio de Janeiro. Este grupo foi liderado por um cacique que se tornou famoso e se chamava Araribóia, posteriormente passou a ser chamado de Martim (Martinho) Afonso de Souza. Um mapa original, pertencente à mapoteca da entidade, revela fatos importantes...



Detalhe do desenho detalhado local da Leopoldina, formado por retângulos similares a representações de ocas indígenas.

O mapa intitula-se "*Plan de la Baye et La Ville de Rio de Janeiro*" de autoria de A. Coquart. O mapa é datado de 1748 e foi gravado por Pierre Mortier, em Amsterdam. Ele mostra de forma singular a frota dos Franceses forçando e transpondo a barra abaixo de fogo de todas as fortalezas e baterias da Baía, em 12 de setembro de 1711 quando o corsário Frances Du Guay-Troutin tentou a invasão do Rio de Janeiro e, virtualmente nos mostra detalhes da cidade naquela época. Inclusive daí vem à expressão usada por mais de 300 anos no Brasil que diz: "forçar a barra!" que hoje faz parte do vocabulário coloquial da língua portuguesa no Brasil. É curioso notar que na parte relativa a Leopoldina, encontramos a seguinte descrição: "*Permier camp des ennemis*" que se refere ao local da tribo de Araribóia. De fato o local fora dado como recompensa ao Araribóia e somente depois, foi enviada a São Lourenço dos Índios, em Niterói, em 1573. Neste mapa - que reproduzimos abaixo, temos o desenho detalhado do local da Leopoldina formado por retângulos que são similares a representações de ocas indígenas em tantas obras de cartografia antiga.



Mapa de Jose Teixeira Albernaz, mostrando a planta da cidade do Rio de Janeiro e em especial a localização da Aldeia de Martinho (Araribóia).

Igualmente, temos uma segunda confirmação cartográfica para a suspeita que temos nos trabalhos de Arqueologia, pode ser que o local tenha sido ocupado por indígenas tupis-guaranis no passado. A outra suspeita relevante é o mapa do

cartógrafo português José Teixeira Albernaz (de 1573) que descreve o local como “aldeã de Martinho” e mostra a representação esquematizada de ocas na região de nosso interesse. Assim, confirmada a existência de uma ocupação indígena na área próxima a Leopoldina estará esclarecida o motivo das escavações arqueológicas na área da Leopoldina, encontrando artefatos indígenas em meio a uma jazida imensa de artefatos do período histórico.

De fato, para a área do Rio de Janeiro, encontramos uma grande variedade de fontes cartográficas que nos permite traçar um estudo evolutivo da paisagem e do urbanismo bastante compreensivo. A paisagem natural, durante os séculos XVIII e início do século XIX, antes das grandes transformações urbanísticas empreendidas entre 1870 e 1928, era grandemente distinta do que é hoje. Considerando que, o local aonde existe o atual Canal do Mangue era ocupado pelo chamado de Saco de São Diogo ², era possível chegar do Paço da Cidade até São Cristóvão pelo mar, apontando-se na raia de São Cristóvão, quando se seguia de carruagem ou a cavalo até o Palácio. O saco era uma espécie de braço do mar que contornava o Morro de São Diogo e o Morro do Pinto e suas águas penetravam pela cidade e finalizavam perto da atual Praça Onze, praticamente se ligava a Lagoa da Sentinela, que ficava no que é hoje a Rua Frei Caneca e suas adjacências.

O mapa de Francisco José Roscio, Capitão-mor de Engenheiros, tem como título: *Planta da Cidade do Rio de Janeiro. Capital dos Estados do Brazil. Com o projeto de uma trincheira ou fortificação ligeira à parte da Campanha*. A sua escala do mapa está em braças, uma vez que à época o metro e seus múltiplos ainda não tinham sido criados. No rodapé do mapa se lê: “*Mapa levantado pelo Sargento-mor de Engenheiros Francisco José Roscio em 1769 e apresentado em 6 de janeiro de 1770 com o fim de se levantar uma trincheira ou fortificação à cidade do Rio de Janeiro*”. Essa informação está em tipo impresso ao contrário de todos os nomes presentes no mapa; provavelmente foi introduzido por alguma reprodução do mapa. O mapa foi criado no contexto da necessidade de dotar a cidade de uma muralha. As datas-chaves para entendê-lo são 1710-1711 (invasões francesas e saque da cidade) e 1763 (mudança da capital do Brasil para o Rio de Janeiro). A muralha que se vê no mapa jamais foi construída e faz parte de uma série de propostas de fortificações que foram feitas nessa época. Este mapa se torna, portanto, uma representação ímpar do contexto da década de 1760 que foi marcada por uma política de unificação das forças militares do Reino e do ultramar, fazendo com que a cidade recebesse oficiais, engenheiros e tropas para atender a essa necessidade.

Igualmente, esse mapa revela claramente a posição da cidade e as áreas de ampliação de ocupação. O mapa contempla o século XVIII, as suas Fortalezas e permite a visão de toda a área fortificada da cidade, localização das baterias militares, canhões, ângulos de tiro e alcance. Este mapa foi uma compilação de todos os planos e executado por ordem do Conde de Rezende, Vice Rei do Estado do Brasil. No caso da região de nosso interesse, não notamos qualquer indicação de edificações ou malha urbana ou grandes transformações paisagísticas, mas já existe referência a Bica dos Marinheiros que ficava nas proximidades.

²Uma área quase circular, nos rebordos do antigo morro do Nhéco, que neste caso, era caracterizada por uma reentrância do mar.



Imagem do centro do Rio de Janeiro tal como representado em 1769. Notar a área próxima da Leopoldina já marcando a Bica dos Marinheiros e a foz do Rio Maracanã.



Aterrado de São Cristóvão por volta do segundo quartel do século XIX, construído para facilitar o tráfego entre a cidade e o Palácio de São Cristóvão.

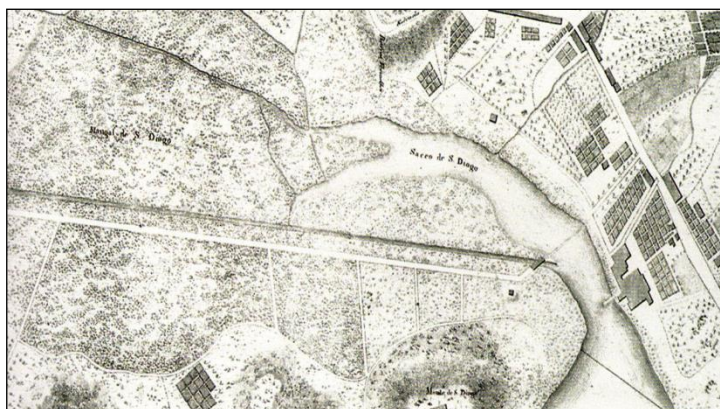
Um mapa de Michel Antônio dos Reis e chamado de *Planta Da Cidade de S. Sebastião do Rio De Janeiro Levantada por Ordem De Sua Alteza Real O Príncipe Regente Nosso Senhor No Anno de 1808. Feliz E Memorável Época Da Sua Chegada A Dita Cidade* foi publicado na Impressão Regia em 1812 e nos mostra em detalhes toda a conformação física do local da Leopoldina e suas adjacências bem como do urbanismo naquela época, pois, mostra em escala verossímil a distribuição dos edifícios e os bairros em certa escala.

Na imagem acima, vista de parte do centro do Rio de Janeiro e Cidade Nova, mostrando as grandes transformações que a região sofreu ao longo dos anos. A linha longa diagonal que surge na lateral esquerda e vem em direção ao canto direito é o chamado caminho do Aterrado que levava do centro do Rio a São Cristóvão. Nessa planta vemos as grandes mudanças ocorridas nesta fase, cujo grande fator foi a transferência da Corte Portuguesa para o Rio de Janeiro em 1808, abertura dos portos e comércio com as nações amigas. Em 1807, por exemplo, 778 navios entraram na baía, sendo apenas um estrangeiro. Em 1811 eram cerca de 5000 navios, de todas as bandeiras e procedências. A cidade expande-se principalmente para o norte, em direção à Gamboa e São Cristóvão, local em que se instala a Família Real, na Quinta da Boa Vista. Devido ao enorme crescimento do movimento marítimo, a linha de costa começa a ser alterada com a melhoria e construção dos atracadouros ao longo da área do Valonguinho, com rampas e

escadas para acesso e descarga das embarcações. Inúmeros projetos são elaborados e as principais alterações consistem nos aterros entre os morros de São Bento e a ponta do Calabouço. Um detalhe técnico relevante no presente documento é a presença da escala cartográfica. Todas essas alterações começam a transformar a paisagem colonial para que o Rio de Janeiro fosse uma cidade Imperial.

Desde os tempos de D. João VI se pensava em construir um canal navegável ligando o mar ao Rocio Pequeno, atual Praça Onze de Junho, que só recebeu este nome depois da Guerra do Paraguai, em homenagem ao dia em que a esquadra do Almirante Barroso venceu a Batalha do Riachuelo. O canal teria como objetivo drenar um enorme pântano existente próximo da Cidade Nova, que era um foco de doenças, mosquitos e exalações desagradáveis. Na época de D. João VI esse aterro foi iniciado. Chamado de Caminho do Aterrado, ou Caminho das Lanternas, era uma espécie de passadiço que existia perto do que foi a Rua Senador Euzébio e hoje é a Avenida Presidente Vargas, que levava do centro antigo ao Bairro de São Cristóvão. À noite nos dias de semana e de dia aos sábados

geralmente eram dadas audiências a determinados súditos e, na ocasião era feito a cerimônia corriqueira de Beija-mão do Rei. O termo Caminho das Lanternas deveu-se ao fato de iluminação improvisada colocada em postes afixados em intervalos regulares, nas margens do passadiço que levava a Quinta da Boa Vista. Na imagem adiante vemos claramente a linha diagonal da esquerda para a direita, mostrando o traçado do caminho que terminava na Ponte dos Marinheiros.



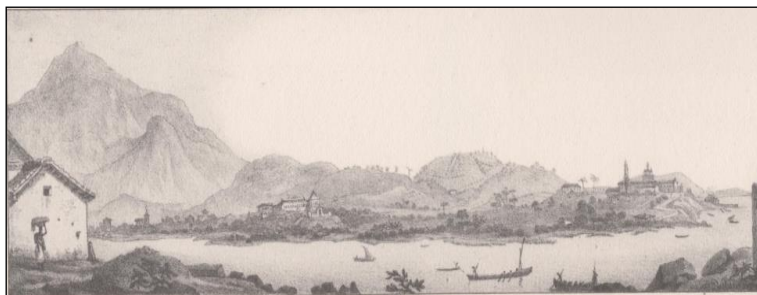
Detalhe da linha diagonal da esquerda para a direita (ao centro da imagem), mostrando o traçado do caminho que terminava na Ponte dos Marinheiros.

Os pequenos pântanos e alagados, progressivamente, foram sendo drenados ou aterrados. Entre 1870 e 1890, a área foi completamente aterrada, limitando a área pantanosa ao atual Canal do Mangue. Também entre 1870 e 1890, a área nas proximidades da atual Rodoviária (incluindo São Cristóvão), começou a ser aterrada. Entre 1904 e 1928 tal trabalho foi concluído, atingindo a forma que hoje conhecemos. Um pequeno morro (ou elevação), que se situava entre as ruas

se São Cristóvão e a do Imperador, foi parcialmente arrasado e, hoje dá lugar à área da Companhia Estadual de Gás (CEG).

Algumas fontes iconográficas indicam que nas épocas de chuvas, o volume de água do saco de São Diogo transbordava consideravelmente e que às vezes se juntava a lagoa da Sentinela. A inconveniência dos alagamentos dentro da área urbana somente se findou com a extinção da Lagoa da Sentinela e dos pantanais de São Diogo, que iam até quase o Campo de Santana. Para tanto se fez uso - em grande parte - do material do Morro do Senado que foi arrasado e ficava nas proximidades da atual Praça da Cruz Vermelha. A obra de drenagem do canal de São Diogo foi contratada ao Barão de Mauá, que inaugurou a drenagem do canal de São Diogo juntamente com sua fábrica de gás, para iluminação pública e doméstica, localizada próximo ao Rocio Pequeno.

Por sua vez, no local aonde temos hoje a atual Rua São Cristóvão na direção do prédio do Armazém 22 do Cais do Porto, estabelecia-se a praia e o ancoradouro de São Cristóvão, hoje completamente aterrados. Por certo, este ancoradouro não era tão sofisticado como o das Ilhas dos Melões e a das Moças, bem como a Praia Formosa, a de São Cristóvão, o Saco do Alferes, foram todos aterrados com a construção do Cais do Porto, entre 1870 e 1928. Em síntese, toda a área costeira, desde o Morro de São Bento até o Caju, foi radicalmente transformada, sendo ilhas arrasadas e sua terra utilizada para aterrar as áreas adjacentes. O local da atual Rodoviária está praticamente sobre a antiga Ilha dos Melões, que teve seu aterro iniciado entre 1870 e 1890, depois ampliado em 1904, mas que passou a ter a forma que tem hoje em 1928



Vista geral da área de São Cristóvão em 1821 mostrando em primeiro plano o Saco de São Diogo e na parte central, o Palácio de São Cristóvão, segundo Debret. Esta tomada foi feita de um lugar próximo da atual Rodoviária, certamente Ilha dos Cães.

Em 1857, foi iniciada a construção do Canal do Mangue, sendo a maior obra de saneamento do Rio de Janeiro na época do Império, que possibilitou uma total reurbanização da região. A imagem a seguir mostra, em castanho, os morros que foram arrasados, em azul as lagoas e canais aterrados e, em bege, as áreas aterradas/ terraplanadas com boa parte dos morros vizinhos que foram desmontados; Dessa forma, é possível sustentar que a cidade do Rio de Janeiro, em grande parte, é resultado da ação antrópica e, portanto, bom exemplo ilustrativo para o entendimento da Arqueologia da Paisagem.

Como colocado acima, a partir da segunda metade do século XIX, a região começa a passar por intensas transformações e cada vez mais se expandindo para as periferias. A expulsão da Ordem dos Jesuítas do Brasil e a necessidade de se expandir a cidade do Rio de Janeiro para áreas mais afastadas do centro, as fazendas, os sítios e as chácaras deram lugar a belos sítios de moradia, que atraíam uma população de maior poder aquisitivo, tornando esta área um local de

classe média a alta. Mais precisamente a partir da década de 1870 inicia-se um processo de urbanização nesta zona, quando, em 1873 o Governo Imperial delegou as freguesias de São Cristóvão, de Inhaúma e de Engenho Velho, possibilitando a construção de novas edificações, sempre voltadas para atender a uma população de classe média a alta, permitindo um maior desenvolvimento para os bairros ali localizados. É neste período, que se tem a formação do bairro, que juntamente com Tijuca, Engenho Velho, Andaraí e Vila Isabel, são incorporados à malha urbana da cidade.

A região que chamamos de Praça da Bandeira, antigamente recebia o nome Largo do Matadouro, porque lá se encontrava o Matadouro Imperial da cidade, acabaria sendo transferida, em 1881, para o distante bairro de Santa Cruz, por uma questão de higiene, além de, uma série de outros motivos.

A Avenida Francisco Bicalho, construída em 1907 como parte do pacote das obras do porto, saneava de vez os restos do mangal de São Diogo, tendo sua parte da Avenida do Mangue já saneado pelo Barão de Mauá. Esse aterro na Avenida Francisco Bicalho acabou com as ilhas dos Melões (ou das Moças) e dos Cães (onde está o terminal Rodoviário Novo Rio), os sacos dos Alferes e de São Diogo e a praia Formosa, ia até a estação ferroviária Barão de Mauá.

Em 1911, ficaram prontos os trabalhos de construção do "novo gasômetro" na entrada do Canal do Mangue, em São Cristóvão. As instalações foram construídas pela *Mead-Morrison Manufacturing Company*, com um gasômetro de 90 mil metros cúbicos. Em 1915, ele passou a ser considerado o maior do mundo.



Imagem do local do terreno do Matadouro em comparação com o Caminho do Aterrado e caminho de São Cristóvão, passando pela atual Rua Ceará e na extrema esquerda na parte superior vemos o local do Palácio da Quinta (retângulo a esquerda).

A Avenida Presidente Vargas, atualmente representa o maior canal de tráfego da cidade, comunicando o centro comercial aos viadutos da Ponte dos Marinheiros, que a partir daí fazem sua distribuição pela populosa Zona Norte. No Governo de Henrique de Toledo Dodsworth (1937 a 1945), a ideia de prolongar a Avenida do Mangue até o Cais dos Mineiros, atual Arsenal da Marinha, foi posta em prática e foi aberta a Avenida Presidente Vargas, que recebeu este nome em homenagem ao então Presidente Getúlio Vargas. Para abrir a Avenida muitos desafios foram enfrentados, a começar pela demolição de 525 prédios, pelo desaparecimento de velhas ruas, e enfrentando a oposição de muitos seguimentos. A Avenida possui 2.040 metros de extensão no trecho até a Praça Onze, mas incluindo a parte já existente até a Praça da Bandeira sua extensão é de 4.000 metros, com largura que atinge os 80 metros da Candelária até a Praça Onze e, 90 metros no trecho do Canal do Mangue.



Imagem da Av Francisco Bicalho tão logo foi dado como concluído a reurbanização da região, já no século XX.

NOVAS EVIDÊNCIAS ACERCA DO MATADOURO DE SÃO CRISTÓVÃO

O Matadouro de Santa Luzia continuou a funcionar até a inauguração do Matadouro de São Cristóvão, em 1853. As suas ruínas, local que a noite se abrigava miseráveis e escravos fugidos, foram demolidos em 1854 para executar o plano de embelezamento da rua da praia de Santa Luzia, nobre e movimentado passagem da cidade. Pela lei nº36 de Setembro de 1845, foi autorizada a Câmara de adquirir um empréstimo de 300.000,00\$, para a construção do Matadouro na chácara do Curtume.

Aos vinte dias do mês de dezembro do ano de 1845, em notas do Tabelião João Pinto Miranda, lavrou-se a escritura de desapropriação amigável, cessão e transpasse de uma parte da Chácara do Curtume, destinada para a construção de um novo matadouro público da Corte. As casas que ficavam dentro do terreno da Chácara do Curtume foram demolidas. As pessoas foram indenizadas por generosas quantias e a desapropriação foi rápida. É curioso notar que, na data de 20 de Dezembro de 1845 a chácara foi comprada e, as obras do matadouro foram iniciadas no dia 1º de janeiro de 1846. Por dificuldades em relação ao terreno pantanoso, só foi inaugurado em 1853. O projeto foi elaborado pelo engenheiro Paulo Barbosa da Silva e compreendia duas casas para administração, dois currais, dois pátios e quatro casas para abate.

A pesquisa conduzida na "Seção de Documentos Escritos do Arquivo Geral da Cidade do Rio De Janeiro" (AGCRJ) (Código 46-4-28), datada de 20.12.1845, tendo como título "Novo Matadouro público de São Cristóvão e abertura da Rua Nova do Imperador". Escritura de desapropriação amigável, cessão e transpasse de um terreno que faz o Dr. José Joaquim da Silveira, por si e como procurador de seu pai e irmãos, a câmara municipal da corte – para edificação do novo matadouro pela quantia de 20.000\$, em notas do tabelião João Pinto de Miranda, de 20 de dezembro de 1845. O documento é a escritura do terreno da chácara do Curtume cedida para a construção do matadouro, no qual os proprietários da chácara "cedem" voluntariamente e amigavelmente o terreno para a câmara municipal com honra para o serviço público. No documento há a dimensão do terreno que vendido: "98 braças do terreno da Chácara do Cortume, em São Cristovam". Pesquisando sobre métodos de medição do terreno utilizados no Império, esse



termo braças equivale a 2,2 metros. Sendo assim, chegamos a conclusão que o terreno da chácara cedido para construção do matadouro era por volta de 216m.

Alguns trechos do documento revelam:

“Saibão quando este público instrumento de escriptura de desapropriação amigável, cessão e transpasse de um terreno virem que no ano de nascimento de nosso senhor Jesus Cristo de mil oitocentos e quarenta e cinco, aos vinte dias do mês de dezembro, nesta heroica cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro (...).

“declarou o outorgante que desde o Rio Maracanã, até o marco de pedra que existe a beira da estrada, o terreno é próprio, que dali em diante até a nova rua do imperador, a qual confina com a chácara do Cortume, é de outro foreiro [sic], ficando eles obrigados ao pagamento de foro respectivo na forma de suas partilhas.”

Outro documento pesquisado no AGCRJ, por encontrar-se em péssimo estado de conservação não pode ser copiado, nos revela que os aterros da Cidade Nova e parte da Leopoldina foram realizados com as terras do Morro do Barro Vermelho e a mão de obra utilizada foram os presos. O aterramento do terreno foi feito empregando estacas de resistências e a terra barrenta do Morro do Barro Vermelho à Rua Nova do Conde que, se desmontou em grande parte por escravos presidiários e detentos da Casa de Correção que se situava perto da atual Rua do Riachuelo. Outros contratados recebiam 480 réis diariamente e eram assalariados da Municipalidade. O documento, sob o Códice 46.3.49, data de Dezembro de 1849, tendo como título: “Desmoronamento do Morro do Barro Vermelho”. Na ocasião, ficou claro que o terreno desapropriado era muito lodoso, pois apenas em mais de 20 palmos de profundidade foi que as cavas dos alicerces encontraram fundo suficientemente sólido. O terreno compreendia uma superfície de 18.556 braças quadradas, limitadas pela Vala navegável, e pelas ruas São Cristóvão e Novo Imperador (atual Mariz e Barros).

Ao tempo da construção do matadouro, corria-lhe por um dos lados às águas do rio Maracanã e pelo outro as águas do rio Iguaçu (ou Rio Comprido), também na sua vizinhança, viam-se residências, magníficas chácaras como verdadeiros bosques, bordando a estrada de São Cristóvão.

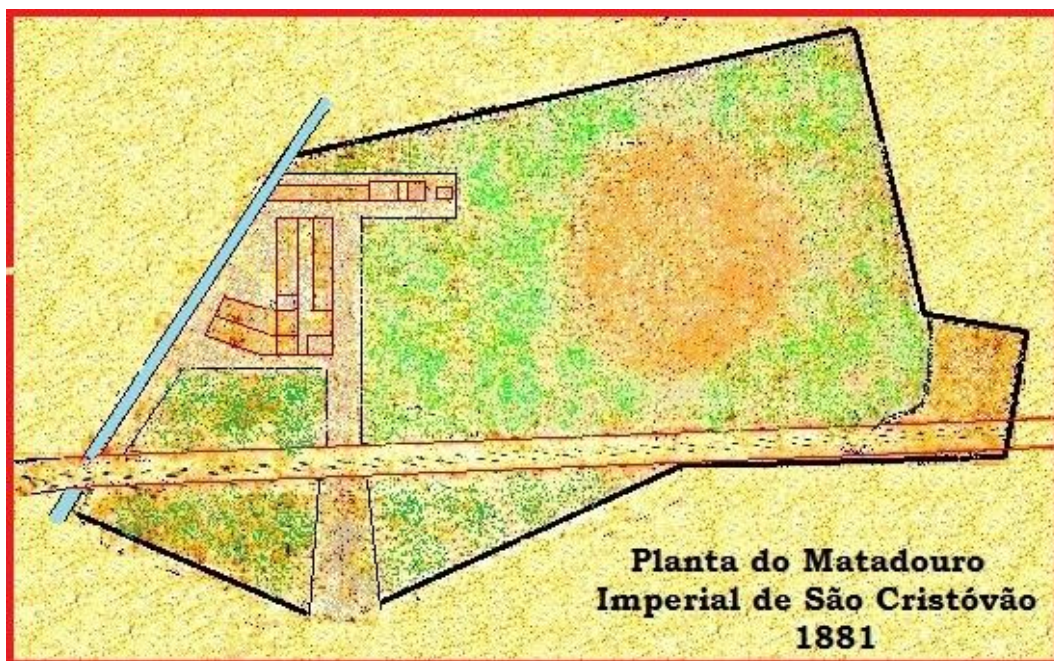
No dia primeiro de agosto de 1854, foi inaugurado o matadouro de São Cristóvão, que tinha no portão de entrada a seguinte inscrição “a Ilma. Câmara Municipal que o serviu de 1844 a 1848 fez construir este edifício”. Neste matadouro eram abatidos diariamente de 250 a 300 reses. Seu pessoal compunha-se de um administrador, um escrivão, dois cirurgiões, um ajudante, e vários magarefes e serventes. O Decreto nº 246 de 09 de dezembro de 1857, aprovou o regulamento para o corte do gado no matadouro público, foi modificado depois pelo Decreto nº 3087 de 1º de maio de 1861.

Bem em frente ao matadouro ficava a chácara do jornalista Augusto May. Construídos nos fundos da colonial Chácara do Curtume, o matadouro contribuiu com o seu aparecimento para o saneamento de quase toda a região e os aterros dos pântanos desde antiga bica dos marinheiros, na foz do Iguaçu, até a quinta da Boa Vista; a construção de pontes, sendo o principal o Caminho do Imperador, em linha reta à praia de Santo Cristo; e farta e apropriada arborização.

Vista parcial da entrada oficial do antigo Matadouro Imperial em 1863, evidenciando seu Pórtico de entrada que foi tombado pelo INEPAC.

O primitivo projeto do prédio do Matadouro, com as modificações sugeridas pela repartição de engenharia municipal, apresentava o corpo do matadouro formado de 4 partes (ou secções), com 36 subdivisões, destinada à matança pelo sistema francês. Este projeto foi modificado pelo engenheiro Paulo Barbosa da Silva, quase radicalmente. Pelo novo projeto foram construídas 2 casas para a administração, 2 currais, 2 pátios, 4 casas para matança e abegoarias (dependência onde se alojam os animais) que tinha capacidade para conter espaçosamente 600 cabeças de gado em pé. Pelo lado da Rua Nova Imperador, fechava o matadouro, numa extensão de 107 braças, um muro encimado de gradil de ferro, um semicírculo de 20 metros de raio ligando as extremidades da Rua de São Cristóvão e da Rua Nova Imperador, formando o pequeno rocio, que, por muitos anos, se chamou Largo do Matadouro e hoje se encontra sob o asfalto das ruas circundantes da Praça da Bandeira.

Dispomos da planta preservada no Arquivo Nacional aonde nos é possível delimitar as áreas em que existiram os prédios e instalações do Matadouro bem como a arrumação do espaço interno do mesmo. Notar que até mesmo as medidas do edifício foram anotadas no mapa e dessa forma o trabalho da Arqueologia pode ser em muito facilitado, pois já existe um norteamento para o resgate do sítio como um todo.



Versão da
planta do
antigo
Matadouro
Imperial em
1881, tal
como visto no
Arquivo
Nacional

O portão principal do matadouro, construído pelo preço de 3.000\$, fundiu-se das oficinas de LENOIS & IRMÃO e todas as demais peças de ferro e bronze na Fundição Nacional, existente em Niterói e de propriedade de Irineu Evangelista de Souza, Visconde de Mauá.

As grandes despesas no combate à febre amarela de 1849 agravaram ainda mais as finanças municipais e obrigaram a suspensão das obras do Matadouro que somente em 1852, foram retomadas e entregues por contrato a Carlos Riviere Bonini pela quantia de 80.000\$ e sob condições de terminá-la dentro do prazo de 5 meses. Em dezembro de 1849 deu-se por concluída a obra, cuja vistoria de aceitação deu origem à grande divergência de opiniões por parte dos

peritos municipais e gerou questionamentos posteriores. Pela lei nº 603 de 21 de junho de 1851 foi autorizada a câmara a contrair um novo empréstimo para conclusão definitiva do Matadouro. Durante a sua fase construtiva ocorreram denúncias de malversação de recursos e alguns escândalos ocorreram. No dia primeiro de agosto de 1853 foi finalmente inaugurado, mas existindo várias dependências a terminar. Em 1871, o estado ruinoso do edifício do Matadouro forçava a Câmara a um novo contrato de 20.805\$ firmado com Mello Junior e Cia para tal reconstrução do estabelecimento.

Duas importantes obras de engenharia se fizeram no Matadouro: o aproveitamento das águas do rio Maracanã conduzidas por um perfeito aqueduto de pedra e cal, que também abastecia a chácara dos moinhos ou Joana - antiga dependência da quinta imperial; e um extenso canal todo ele de cantaria que duplamente se prestava a vazar os dejetos e fazer uma rápida e segura comunicação do matadouro com o mar. Infelizmente o descaso deixou soterrar por aluviões esse canal- obra de alta engenharia executado por Estruc Ainé, tendo como fiador o Barão de Alegrete.



O desabamento da cúpula do grande edifício central do Matadouro de São Cristóvão em 1872, com a morte de trabalhadores, abriu caminho para a construção do matadouro de Santa Cruz. Outra questão motivadora para a transferência do matadouro dizia respeito a salubridade pública. Fora isso, verificou-se com o passar do tempo que o matadouro acarretava prejuízos à saúde pública. O terreno baixo e alagadiço transformava-se em fétido charco às primeiras chuvas, com

odor nauseabundo que, levaram o governo a construir o matadouro de Santa Cruz.

Incidentes ligados ao desabamento da cúpula do matadouro, bem como problemas na estrutura devido a má execução das obras contribuíram para a ideia de que o matadouro deveria ser transferido para outro lugar mais distante. A existência do sistema de escoamento de humores e sangue numa área que estava se tornando progressivamente mais valorizada com o crescimento do centro do Rio e a proximidade do palácio de São Cristóvão também contribuíram para se concluir que definitivamente àquele não era o melhor local para o abatimento de gado.

Durante cinco séculos a preservação do patrimônio natural e cultural na área abrangida, foi negligenciada e, o pouco que se pensou em preservação foi enfocada no patrimônio edificado e em especial na restauração do Pórtico do Matadouro. Por ser uma das poucas áreas grandes não construídas nas proximidades do Centro da Cidade, a região da Leopoldina foi considerada importante em termos de manejo de obras e o resultado foi uma ocupação desordenada e caótica aonde nada se considerou a importância arqueológica e histórica do local.

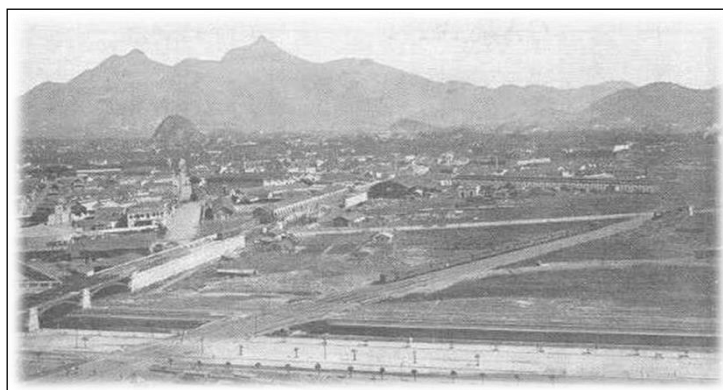


Imagem aérea da Avenida Francisco Bicalho vista do paredão rochoso existente no morro Moreira Pinto perto do Santo Cristo. Notar no centro a direita os restos do antigo edifício do Matadouro ainda de pé.

O Matadouro da Cidade foi transferido, em 1881, para a antiga fazenda dos Jesuítas, em Santa Cruz e os pavilhões da Praça da Bandeira, demolidos. O pórtico foi restaurado pela Prefeitura em 1906.

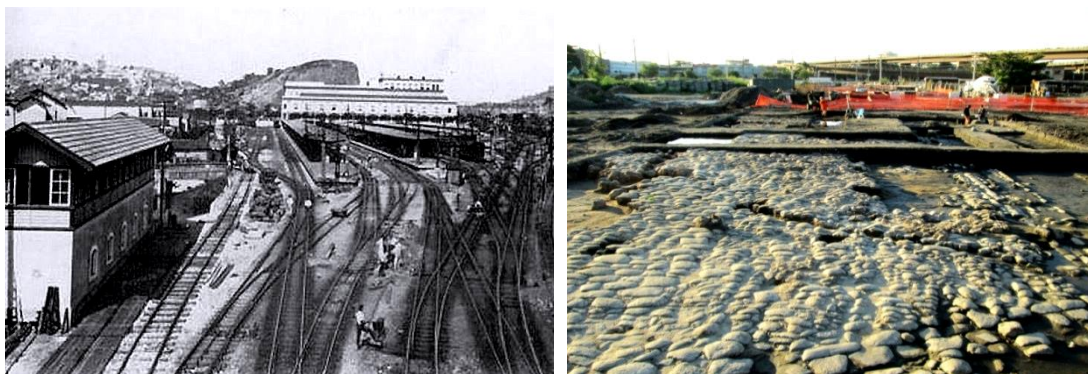
Ao findar esta apresentação, concluímos que, a Paisagem do Rio de Janeiro e, em especial da região da Leopoldina passou e tem passado por inúmeras transformações. Estas contínuas mudanças tem, por sua vez, impulsionado a formação das jazidas arqueológicas devido ao fato dos restos de construções e de vidas pretéritas serem descartados de forma sistemáticas nas áreas a serem aterradas. No caso do sítio arqueológico da Leopoldina já foram encontrados 220.000 itens, com o retorno das pesquisas arqueológicas a partir de 2016, a previsão é de termos mais de 1 milhão de artefatos a julgar pela dimensão do sítio escavado parcialmente em 2013.

Pelo exposto acima se pode chegar a uma série de reflexões sobre a situação da realidade arqueológica do local e da situação geral.

Podemos considerar que as pesquisas e o resgate inicial realizado por 4 meses de parte do sítio (na fase 1) gerou uma quantidade imensa de itens e de tarefas relacionadas a um sítio arqueológico complexo que envolve QUATRO FASES de ocupação humana.

Ressaltamos que a história geológica e paisagística da área estudada foi transformada pela ocupação humana, representada pelos aterros contínuos, retificação e canalização dos rios, retirada de vegetação e mudanças paisagísticas contínuas, geralmente influenciada por interesses financeiros e de produção. E a considerar que o entroncamento geográfico e paisagístico da Leopoldina nos legou vestígios de quatro épocas distintas da ocupação humano do Rio de Janeiro, estamos falando de uma das regiões mais importantes da cidade e ate do país.

No passado e atualmente a modelagem da paisagem é feita por processos antrópicos (colocação de aterros, lançamento de lixo e aterro, urbanização sem planejamento, desmonte de morros conforme a necessidade, desterramentos desordenados), processos pluviais (arraste de sedimentos, voçorocamento, assoreamento) e processos fluviais (deposição em enchentes, transporte e erosão fluvial). No caso da Leopoldina, muitos foram os fatores para a destruição da jazida arqueológica... mas o sítio se manteve preservado por uma serie de fatores incomuns e alguns ate inexplicáveis .



Imagens do terreno da Leopoldina nos anos 1930 e em 2013 durante a escavação arqueológica ocorrida entre Março e Agosto.

Neste estudo e em especial neste tópico final é necessário salientar que apesar do trabalho de campo ter evidenciado muitos pontos de interesse arqueológico, a região como um todo é de extrema importância para o Conhecimento da Cidade do Rio de Janeiro e em especial para a conclusão do trabalho que se encontra em execução pela equipe multi-disciplinar e que ainda não foi concluído por uma série de motivos.

Não será necessário dizer que esse material da Leopoldina constitui parcela importante de trabalho de nossa equipe – que apesar de número pequeno e insuficientemente de profissionais para uma coleção de cerca de 220 mil itens - se debruçou sobre as atividades técnicas, de pesquisa histórica e interpretação arqueológica e de divulgação ao longo desses últimos meses com máximo empenho.

Referências Bibliográficas

- ASHMORE & BERNARD. *Archaeologies of Landscape. Contemporary Perspectives*. Oxford: Blackwell Publ. 1999
- BUENO, E. *Capitães do Brasil: a saga dos primeiros colonizadores*. Rio de Janeiro. Objetiva. 1999
- CALMON, Pedro. *História do Brasil*. 7 volumes. Livraria José Olympio . RJ , 1959
- CHUR, L.A. *A Expedição Científica de G.I. Langsdorf ao Brasil (1821-1829)*, SPHAN Pró-Memória, 1981.
- FREI VICENTE DO SALVADOR, *História do Brasil (1500-1627)*, Edições Melhoramentos, 1954.
- GASPAR, M. *Sambaqui: Arqueologia do Litoral Brasileiro*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1999.
- HORTA, M. L. P. *Educação Patrimonial. PGM 1 - O que é Educação Patrimonial*. 1999.
- MELATTI, J. C. *Índios do Brasil*. São Paulo: Hucitec, 1983.
- MONTEIRO, S., KAZ, Leonel. *Expedição Langsdorf ao Brasil*, v. 3. Livroarte , 1988.
- HARRINGTON, S. P. M. (1996) - *Bones and Bureaucrats: New York's Great Cemetery Ingroblio*. In VITELLI, K.D., ed. - *Archaeological Ethics*. Walnut Creek (CA): Altamira Press, p. 221-236.
- REAL, F. S. (1991) - *Os arqueólogos e a noção de Cidade: uma entidade em constante transformação*. In *Actas das IV Jornadas Arqueológicas*. Lisboa: Associação dos Arqueólogos Portugueses.
- SILVA, A. C. (1986) - *A Cidade e a Arqueologia*. *Trabalhos de Arqueologia*. Lisboa.
- SILVA, A. C. (1994) - *Arqueologia Urbana em Portugal*. Bracara Augusta. Braga.

- VV.AA. (2001) - Report on the situation of urban archaeology in Europe. Strasbourg: Council of Europe Publishing.
- ALCAZAR, E. (1994): Propuesta metodológica para la creación de un sistema de información arqueológica en la ciudad. *Arqueología y Territorio Medieval*, 1:209-214.
- Archéologie urbaine. Actes du colloque international, (Tours, 1980) (1982). Ministerio de Cultura. Paris, 1982.
- Archeologie et Projet Urbain (1985), *Archeologie et Projet Urbain*, Monuments Historiques, 136, París.
- Arqueología de Intervención, (1992), *Jornadas Internacionales de Arqueología de Intervención* (San Sebastián 1991), Bergara.
- BERMUDEZ, J. (1996): Mecanismos de protección y financiación en la arqueología urbana. *Revista de Administración Pública*.
- BIBBLE, M. y Hudson, D., (1973), *The future of London Past*, Worcester.
- CARVER, M. (1988): *Underneath English Towns. Interpreting urban archaeology*, ed. Batsford, Londres.
- Ciudades superpuestas 1985, *Coloquio sobre las ciudades modernas superpuestas a las antiguas* (Zaragoza 1983), Zaragoza.
- Documents d'évaluation du patrimoine archeologique des villes de France, Tours (Serie de monografías sobre diferentes ciudades francesas).
- GALINIE, H. y Randoin, B., (1979), *Les Archives du Sol à Tours. Survie et avenir de l'Archeologie de la ville*, Tours.
- HALL, A.R. y Kenward, H.K. (1982): *Environmental archaeology in the urban context*, Council for British Archaeology, London.
- HEIGHWAY, C. (ed.) (1972): *The Erosion of History. Archeology and Planning in Towns*. Londres.
- MINISSI, F. (1994): "Musealización y Vitalización de la ciudad". *Patrimonio y Ciudad. Reflexiones sobre Centros Históricos*. Córdoba.
- Patrimonio y Ciudad. *Reflexiones sobre Centros Históricos*. Córdoba.
- Ruiz de Arbulo, J. y Mar, R (1999): *Veinte años de Arqueología Urbana en Tarragona*, XXV CNA (Valencia 1999), Valencia.
- SALVATIERRA, V. (1994): "Arqueología Urbana: Investigación o Intervención". *Patrimonio y Ciudad. Reflexiones sobre Centros Históricos*. Córdoba.