



Registros históricos na cidade do Rio Grande: do local ao internacional

FRANCISCO DAS NEVES ALVES

140



UNIVERSIDADE
AbERTA
www.uab.pt
Cátedra CIPSH
de Estudos Globais
2020-2025



Registros históricos na cidade do Rio Grande: do local ao internacional



COLEÇÃO
RIO-GRANDENSE

- 140 -



CONSELHO EDITORIAL/CIENTÍFICO

Alvaro Santos Simões Junior

- Universidade Estadual Paulista – Assis -

António Ventura

- Universidade de Lisboa -

Beatriz Weigert

- Universidade de Évora -

Carlos Alexandre Baumgarten

- Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul -

Ernesto Rodrigues

- CLEPUL – Universidade de Lisboa -

Francisco Gonzalo Fernandez Suarez

- Universidade de Santiago de Compostela -

Francisco Topa

- Universidade do Porto -

Isabel Lousada

- Universidade Nova de Lisboa -

João Relvão Caetano

- Cátedra CIPSH de Estudos Globais (CEG) -

José Eduardo Franco

- CEG e CLEPUL – Universidade de Lisboa -

Maria Aparecida Ribeiro

- Universidade de Coimbra -

Maria Eunice Moreira

- Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul –

Maria Cristina Firmino Santos

- Universidade de Évora -

Vania Pinheiro Chaves

- CEG e CLEPUL – Universidade de Lisboa -

Francisco das Neves Alves

Registros históricos na cidade do Rio Grande: do local ao internacional



CIPSH
INTERNATIONAL COUNCIL FOR PHILOSOPHY AND HUMANISTIC STUDIES
CONSEIL INTERNATIONAL DE LA PHILOSOPHIE ET DES SCIENCES HUMAINES

UNIVERSIDADE
AbERTA 
www.uab.pt

**Cátedra CIPSH
de Estudos Globais**
2020-2025



Biblioteca Rio-Grandense

Lisboa / Rio Grande
2026

DIRETORIA DA CÁTEDRA DE ESTUDOS GLOBAIS DA UNIVERSIDADE ABERTA/CIPSH/UNESCO

DIREÇÃO:

José Eduardo Franco (Coord)
Carla Oliveira
Cécile Méadel
Fabrice d'Almeida
João Luís Cardoso
José Ignacio Ruiz Rodríguez
Valérie Dévillard
Pierre-Antoine Fabre

COMISSÃO PEDAGÓGICA:

João Relvão Caetano (Coord.)
Darlinda Moreira
Jeffrey Scoot Childs
Rosa Sequeira
Sandra Caeiro

ASSESSORIA EXECUTIVA:

Cristiana Lucas (Coord.)
José Bernardino
Milene Alves
Paula Carreira
Susana Alves-Jesus

DIRETORIA DA BIBLIOTECA RIO-GRANDENSE

Presidente: Francisco das Neves Alves
Vice-Presidente: Pedro Alberto Távora Brasil
Diretor de Acervo: Ronaldo Oliveira Gerundo
1ª Secretária: Luciana Coutinho Gepiak
2º Secretário: Marcelo França de Oliveira
1º Tesoureiro: Valdir Barroco
2º Tesoureiro: Mauro Nicola Póvoas

Ficha Técnica

- Título: Registros históricos na cidade do Rio Grande: do local ao internacional
- Autor: Francisco das Neves Alves
- Coleção Rio-Grandense, 140
- Composição & Paginação: Marcelo França de Oliveira
- Cátedra de Estudos Globais da Universidade Aberta/CIPSH/UNESCO
- Biblioteca Rio-Grandense
- Lisboa / Rio Grande, 2026

ISBN - 978-65-5306-120-0

CAPA: BISTURI. Rio Grande, 13 nov. 1892

O autor:

Francisco das Neves Alves é Professor Titular da Universidade Federal do Rio Grande, Doutor em História pela Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul e realizou Pós-Doutorados junto ao ICES/Portugal (2009); à Universidade de Lisboa (2013), à Universidade Nova de Lisboa (2015), à UNISINOS (2016), à Universidade do Porto (2017), à PUCRS (2018), à Cátedra Infante Dom Henrique/Portugal (2019), à UNESP (2020) e à Sociedade Portuguesa de Estudos do Século XVIII (2021). Entre autoria, coautoria e organização de obras, publicou mais de trezentos livros.

SUMÁRIO

Textos para o estudo do Porto e da Barra do Rio Grande: relatos dos cronistas estrangeiros e artigos jornalísticos / 11

A rivalidade entre Brasil e Argentina expressa por meio da imprensa ilustrado-humorística rio-grandina: breve amostragem / 107

Textos para o estudo do Porto e da Barra do Rio Grande: relatos dos cronistas estrangeiros e artigos jornalísticos

Desde as origens do povoado que viria a tornar-se vila e depois cidade do Rio Grande, as inter-relações da comunidade com o mar foram fundamentais. Em princípio foi ponto militar-estratégico de apoio ao projeto expansionista luso, passando posteriormente a atuar como o principal entreposto comercial sul-riograndense, verdadeira porta de entrada e saída no contexto provincial/estadual. Com a base da economia encravada nas atividades mercantis, a urbe teve no aprimoramento de sua estrutura portuária e no desbloqueio do acesso marítimo uma aspiração primacial, que mobilizou a coletividade em prol de tais intentos. Tal ação constituiu uma luta que se estendeu desde a fundação, recrudescendo no século XIX, até a construção dos molhes da Barra e do Porto Novo em 1915, mas não deixou de existir, permanecendo ainda que em menor escala até a contemporaneidade. Este trabalho busca realizar um levantamento documental, apresentando textos da lavra dos cronistas estrangeiros e escritos junto à imprensa, na forma de amostragem,

acerca desse tema tão relevante da formação rio-grandina¹.

Os cronistas estrangeiros

Tardia área da colonização lusitana, o Rio Grande do Sul, no início do século XIX, representava um território em que se consolidava a ocupação humana e as concernentes atividades socioeconômicas. Após as quase sete décadas da centúria anterior, marcadas por constantes conflitos em relação aos hispano-americanos, em busca das delimitações territoriais, a mais meridional das porções da América Portuguesa tinha plasmadas algumas de suas identidades, como, entre outras, a economia, baseada na exploração do gado bovino e na produção charqueadora; a política, cristalizando sua unidade administrativa como Capitania para depois transformar-se em Província; a social, com a ascensão incontestada das oligarquias rurais latifundiárias; e ideológica, com a crescente penetração de ideias liberais que serviriam de base para futuros movimentos de rebelião. Essa sociedade em transformação da virada para os Oitocentos e daí em diante foi alvo de uma série de descrições elaboradas por cronistas estrangeiros.

A contribuição desses narradores que se referiram aos aspectos físicos e à presença humana no Rio Grande do Sul vem sendo, ao longo do tempo, significativa para as reconstruções históricas entabuladas

¹ Texto adaptado a partir de: ALVES, Francisco das Neves. *Porto e Barra do Rio Grande: uma secular aspiração que se tornou realidade (uma introdução ao tema)*. Porto Alegre: CORAG, 2007.

acerca do território e da população sul-rio-grandenses. São narrações descomprometidas com fundamentos de ordem teórico-metodológica, do ponto de vista historiográfico, bem como empreendidas por indivíduos não necessariamente vinculados a algum tipo de formação científica específica, prevalecendo, em muitos casos, a expressão de naturalistas, para definir os autores, ainda mais por tratar-se de momentos históricos nos quais muitas das ciências estavam ainda em fase de definição de seus campos de atuação e objetos de trabalho, predominando, assim, visões multifacetadas, nas quais são englobados em uma só versão, elementos constitutivos de variadas áreas do conhecimento humano².

Verdades inquestionáveis ou asserções esquecidas debaixo dos tapetes da historiografia - esses têm sido, normalmente, os destinos dados aos relatos de cronistas estrangeiros que fizeram referências às terras e à gente rio-grandense-do-sul, desde tempos remotos até outros mais contemporâneos. Ainda que pinçadas e realçadas ou mesmo esquecidas propositalmente em alguns de seus detalhes pelos historiadores, as narrativas dos viajantes/estudiosos estrangeiros passaram, já há muito tempo, a constituir verdadeira pedra de toque da produção historiográfica sobre o Rio Grande do Sul. A carência de outras fontes, a visão *in loco*, o testemunho ocular dos fatos, a narração de momentos cotidianos são

² ALVES, Francisco das Neves. História regional e cronistas estrangeiros no Rio Grande do Sul: o estudo de um historiador rio-grandino. In: ALVES, F. N. & PRADO, D. P. (orgs.). *Anais do X Ciclo de Conferências Históricas*. Rio Grande: FURG, 2003. p. 153-154.

apenas alguns dos fatores que tanto têm elevado a relevância desses cronistas como autores de obras que servem a uma melhor compreensão histórica da evolução humana rio-grandense³.

Nos dias atuais não resta a menor dúvida quanto ao valor de tais relatos e depoimentos, não como fontes inquestionáveis – pois sempre serão passíveis de correção e de controvérsia –, mas como contraponto às ideias tradicionais e correntes na literatura produzida pelos autóctones. O Rio Grande do Sul foi, desde os primeiros tempos, um constante espaço de trânsito para os países platinos e andinos, polo de atração para imigrantes europeus e área de deslocamento de militares e funcionários em serviço. Essa série de fatores, naturalmente, tornaria o Rio Grande um foco de movimentação de forasteiros curiosos, que legaram diários, memórias e reportagens de heterogênea qualidade literária e variável objetividade, porém de indiscutível significado global, como fontes de informação e de juízo crítico⁴.

Ainda que fossem inúmeras as nacionalidades, com forte predominância dos europeus, procedimentos os mais variados e objetivos de viagem extremamente diversificados, um fator seria o elo entre esses cronistas,

³ ALVES, Francisco das Neves. Cronistas estrangeiros no Rio Grande do Sul sob uma perspectiva historiográfica: dois estudos de caso. In: *Revista Scientia Histórica*. v. 3. Rio Grande: Associação dos Pós-Graduados em História da Cidade do Rio Grande, 2006. p. 27-28.

⁴ NOAL FILHO, Valter Antonio & FRANCO, Sérgio da Costa. *Os viajantes olham Porto Alegre (1754-1890)*. Santa Maria: Anatterra, 2004. p. 7.

ou seja, a vontade de transmitir suas vivências nas terras meridionais do Brasil. Alguns deles ganhariam mais notoriedade, outros permaneceriam quase que obscurecidos, mas todos trariam em seus relatos o desvelar de elementos da história gaúcha, envolvendo desde questões estruturais/conjunturais até as circunstanciais, e desde fenômenos decisivos até o mais desprezioso pormenor. Revelando suas visões de mundo e chamando atenção mormente para o que consideravam diferente em relação ao seu *modus vivendi*, as narrações dos cronistas estrangeiros transformar-se-iam em formidáveis fontes ou mesmo objetos de pesquisa de natureza histórica⁵.

⁵ ALVES. 2006. p. 28. Acerca da importância dos relatos dos cronistas estrangeiros, Nelson Werneck Sodré afirma: “O Brasil foi, desde os seus aparecimentos na História, visitado por estrangeiros de todos os tipos e percorrido, sob os mais diversos motivos de interesse, por nacionais e alienígenas. A respeito de nossa terra, a maior parte deles escreveu livros interessantes. Na relação desses livros, que alguns investigadores têm organizado, comentado e arrolado, existe, certamente, muita coisa desestimável, obra de pura exploração, do exagero descomedido, da mania de causar espanto, aventura, inverdade, cego desabafo ou incompreensão irredutível. Mas existem também, e até com abundância, depoimentos de inegável interesse, insubstituíveis em muitos casos, para estudos de determinadas regiões e de determinados problemas, escritos por homens de ciência ou por simples viajantes ou por criaturas dedicadas a alguma tarefa específica, como a do comércio, cheio de cuidados observação e de informações que merecem fé. Não há quem possa, na verdade, fazer estudo apurado do Brasil, particularmente do Brasil antigo, da fase colonial e mesmo da fase imperial, sem a consulta a tais

A visita/permanência ao/no Rio Grande, resultando em textos descritivos/narrativos foi uma constante ao longo da história da vila/cidade, até por que a mesma constituía ponto de passagem praticamente inevitável aos viajantes. Dentre esses cronistas, foram muitos os que fizeram referências ao Porto e à Barra do Rio Grande, fosse ao abordar esses elementos no âmbito conjuntural rio-grandino ou rio-grandense, fosse em estudos específicos sobre os mesmos. A “porta da Província”, no dizer de um desses viajantes, se transformaria assim em tema recorrente nos textos dos cronistas estrangeiros, na sua maioria curiosos e assustados com as dificuldades de acesso à única entrada marítima do Rio Grande do Sul, de modo que a aspiração coletiva em torno do Porto e da Barra do Rio Grande refletia-se significativamente nas narrativas emanadas dos escritores estrangeiros que abordaram essa região, de modo que a seguinte amostragem permite observar alguns desses testemunhos⁶.

relatos”. SODRÉ, Nelson Werneck. *O que se deve ler para conhecer o Brasil*. 4.ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1973. p. 346.

⁶ O mais profundo estudo realizado acerca dos cronistas que fizeram referência ao Rio Grande do Sul foi realizado pelo historiador rio-grandino Abeillard Barreto, na sua formidável obra: BARRETO, Abeillard. *Bibliografia sul-rio-grandense*. Rio de Janeiro: Conselho Federal de Cultura, 1973-1976. 2 v.

John Luccock

O inglês John Luccock (1770-1826) era comerciante e deslocou-se para a América em busca da ampliação de mercados para os negócios de sua firma que se encontrava em dificuldades advindas das conflagrações bélicas na Europa. A vinda do britânico se dava exatamente no contexto do período joanino, da Abertura dos Portos às Nações Amigas e das possibilidades comerciais da Inglaterra no Brasil, prejudicada que estava pelo Bloqueio Continental determinado por Napoleão Bonaparte. Luccock buscou implementar suas ações mercantis no Brasil e em Buenos Aires, não logrando maior sucesso em sua empreitada. Permaneceu o comerciante inglês dois meses no Rio Grande do Sul, no ano de 1809, o que bastou para que dedicasse em seu relato de viagens⁷ um significativo espaço à narração minuciosa sobre a gente e a terra desta parte meridional da então colônia portuguesa⁸. Sobre o Porto e a Barra do Rio Grande, Luccock descreveu em detalhes os trabalhos para ter-se acesso ao Rio Grande, descontente com a demora do processo, bem como relatou suas primeiras impressões sobre a urbe portuária, e, tendo em vista seus próprios intentos em terras americanas, dedicou especial atenção ao movimento comercial da vila do Rio Grande.

⁷ LUCCOCK, John. *Notas sobre o Rio de Janeiro e partes meridionais do Brasil*. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: EDUSP, 1975.

⁸ BARRETO, v. 2, p. 848-852; ALVES, Francisco das Neves; TORRES, Luiz Henrique. *A cidade sob o prisma europeu no século XIX*. Rio Grande: FURG, 1995. p. 11-12.

«Ao aproximarmo-nos da costa do Rio Grande do Sul, vimos terra pela primeira vez, na vizinhança de Estreito, a cerca de nove léguas a nordeste da Barra do rio de que a província tira o nome. Pequenos cômoros redondos de areia, sem a mais leve vegetação, pareciam erguer-se da água, a que um sol esplêndido comunicava uma alvura deslumbrante. Dentro em pouco verificamos que não passavam de irregularidades de uma praia de areia, em cujo meio elevava-se a igreja do Estreito, pequenino edifício no mesmo estilo que os demais das aldeias do Brasil. Umas poucas árvores e uma escassa vegetação ao redor, visíveis agora, contribuía para acentuar a aparência inóspita do deserto circundante. Muito antes de avistarmos qualquer sinal que servisse para orientar nossa rota, vimo-nos em água rasa e cercados de bancos de areia.

O Capitão, tendo-se postado no tope do mastro, avistou esses baixios e os canais dentre eles, com mais nitidez do que se estivesse sobre o tombadilho, dando-nos instruções sobre a maneira de governar. Afinal surgiu um bote que veio ao nosso encontro, com um piloto a bordo que, por meio de sinais apropriados, nos prestou idêntico serviço. Esses sinais não só indicam a rota que o navio deve seguir, como, às vezes, lhe aconselham a que deite âncora onde está, ou mesmo a que retorne ao mar alto, quando não há água bastante na Barra para que ele a possa transpor. O primeiro desses sinais é dado erguendo-se do bote uma bandeirinha, na direção que o navio deve tomar; os outros dois, abaixando completamente a bandeira (...). Quando alcançamos o bote, este não nos entregou o piloto, mas

prosseguiu um pouco à frente, sondando com uma longa vara, que viravam de ponta a ponta com agilidade, à medida que avançávamos através de uma Barra rasa e ampla, situada numa angra profunda e perigosa. Penetramos no rio por entre um rochedo escarpado à esquerda e uma longa ponta baixa e arenosa, para leste, por uma passagem de cerca de meia milha de largura, guardada por um punhado de míseras construções denominadas de fortes e baterias. Logo para dentro dessa passagem, ficam os navios que acabam de receber seus fretes e se acham prontos para seguir viagem, à espera de uma profundidade de água suficiente sobre a Barra. Perto da ponta reside o Piloto-Mor, que detém a superintendência do lugar e a quem sou muito grato por muitas atenções bondosas e cavalheirescas.

O cair do dia e a morosidade da nossa marcha tornaram-me impaciente, induzindo-me a trepar ao mastro, na esperança de avistar algo para além daquele deserto chato, temível e desolado que se apresentava diretamente à nossa vista. Nada se alcançava dali, para leste, senão areiões soltos e maninhos; mais além, uma ampla linha de água, a Baía da Mangueira, e, mais longe ainda, a pequenina e linda cidadezinha branca de São Pedro do Sul, mais comumente chamada de Rio Grande. A igreja, que o povo exalta com o nome de catedral, elevava-se no centro das edificações, formando o principal acidente do panorama. A nossa frente estavam vários navios ancorados, e entre eles uma linda escuna com a bandeira inglesa içada; sinais de comércio que animaram nossos espíritos, dando-nos uma tarde mais alegre que quantas tínhamos tido por longo tempo.

Em frente às baterias embarcaram funcionários da Alfândega, e na manhã seguinte o navio foi levado,

em estilo de mestre, para o seu ancoradouro, rente à aldeia de São José do Norte e a três milhas da cidade principal, já que os bancos de areia não permitiam maior proximidade. Da entrada do rio até o ancoradouro, por uma extensão de nove milhas, predominam as mesmas obstruções, deixando apenas um canal estreito e intrincado com água escassamente suficiente para um brigue bem carregado.

Por essa época, o comércio do Rio Grande estava passando por grandes alterações, de cuja natureza e extensão os habitantes não se mostravam ao par. Suas importações consistiam outrora de lãs de Portugal, algodão grosseiro do Brasil e de uma grande variedade de ferragens, louças, sal, fumo, açúcar, aguardente e escravos. Muitos desses artigos começavam a ser desbancados pelos produtos ingleses, que se forneciam a preço mais barato e eram melhor adaptados ao crescente gosto pela exibição, pois que as possibilidades que a riqueza concedia se escoavam por variados canais. Por essas bandas do Brasil havia muitas cidades da costa que dependiam quase que inteiramente de fora para o seu abastecimento em gêneros de primeira necessidade; enquanto isso, o aumento da população, decorrente do progresso no comércio e da preferência a este lado do país concedida pelos portugueses, por mais conveniente à saúde que as outras partes da colônia, concorria para aumentar o consumo e o custo dos mantimentos. A procura de couros e de sebo encontrava oferta principalmente aqui e em Buenos Aires, e a admissão da navegação britânica no último destes lugares produzira efeitos imediatos e notáveis nesses artigos. Montevidéu, sua rival, achava-se em apuros, e quanto à Espanha, já não podia nem suprir as necessidades nem comprar os

produtos do país. Por isso tudo, o comércio interior, de além das fronteiras, o mais lucrativo de que São Pedro gozava, achava-se em progresso.

As vizinhanças da cidade ofereciam campo para o consumo de algumas das importações; uma parte maior seguia pela Lagoa dos Patos acima até Porto Alegre e os rios que ali deságuam; pela Lagoa Mirim e através do *Ygaroon*, para a linda região que fica por detrás de Montevideú e Maldonado. Por essas dilatadas águas se recolhem as exportações que constam principalmente de couros, sebo, trigo, cebola, queijo e charque; todos esses artigos são remetidos para o Rio de Janeiro, apenas a Bahia partilhando do último deles. Os navios que zarparam do Rio Grande, em 1808, subiram a um total de cento e cinquenta, dos quais metade para o Rio de Janeiro; eram, em geral, brigues de cem a duzentas toneladas de frete, capazes de realizar a viagem em quatro a cinco meses. A produção do interior é trazida por iates de vinte a setenta toneladas de frete. Alguns poucos brigues carregam em Porto Alegre, a maior parte em São Pedro, onde todos são obrigados a tirar suas licenças. O valor desse comércio para o Brasil é incalculável, apesar do dano que lhe causa o fato de o governo retirar a moeda toda do país, nada fornecendo em troca.»

Auguste de Saint-Hilaire

«O francês Auguste François César Provensal de Saint-Hilaire (1779-1853) era considerado o homem de ciências de seu tempo, autodidata por excelência.

Desenvolveria desde cedo um certo “espírito científico”, tornando-se o que à época denominava-se naturalista, dedicando-se mais detidamente aos estudos de botânica. Como “cientista” veio para a América, deslocando-se por várias regiões brasileiras e chegando até as terras platinas. De acordo com seus intentos, ao longo do itinerário estudou e coletou variadas espécies de plantas e animais. Permaneceu no Rio Grande do Sul entre 1820 e 1821, empreendendo visitas a várias localidades gaúchas. Seus escritos acerca das regiões em que esteve são detalhados, revelando um espírito eurocentrista, como não poderia deixar de ser, e, muitas vezes, crítico, em relação às realidades que vivenciava⁹. Sua visita às terras gaúchas iniciou e terminou pela vila do Rio Grande. Dentre os aspectos destacados em sua narração¹⁰ acerca da localidade litorânea, fez várias referências às dificuldades de acesso à Barra, descrevendo-a em alguns de seus detalhes, bem como enfocou as práticas mercantis ali praticadas, manifestando a opinião de que o ambiente portuário não deveria centralizar-se no Rio Grande e sim na vizinha São José do Norte.

... As embarcações de quatorze palmos de calado não podem transpor a Barra.

Em frente ao Rio Grande, não há profundidade bastante para outras embarcações além de pequenos iates; os maiores ancoram diante da aldeia do Norte, que pode ser considerada como porto de São Pedro. Seria, pois,

⁹ BARRETO, v. 2, p. 1180-1188; ALVES; TORRES, p. 25-26.

¹⁰ SAINT-HILAIRE, Auguste de. *Viagem ao Rio Grande do Sul*. Porto Alegre: ERUS/Martins Livreiro, 1987.

muito provável que esta cidade, não possuindo verdadeiramente um porto, situada em terreno estéril, no meio de pântanos e areais, seria provável, repito, que esta cidade fosse em breve abandonada, se não tivessem colocado a alfândega e não fossem obrigados a transportar por aí todas as mercadorias que chegam ao Norte.

(...)

Em São Pedro do Sul apenas podem ancorar iates, porém todas as embarcações que passam a Barra podem aportar na aldeia do Norte; mas é em São Pedro que está a alfândega e, por conseguinte, se faz necessário conduzir para lá, em iates, todas as mercadorias que chegam à aldeia do Norte, mesmo aquelas destinadas ao comércio desta aldeia. Pode-se facilmente concluir o quanto esses transportes facilitam o contrabando, tendo, além disso, o inconveniente de majorar os riscos e as despesas.

(...)

Hoje acompanhei o conde à Barra. Embarcamos numa galera pertencente ao rei, e cuja tripulação trajava roupas brancas. Do Rio Grande à Barra contam-se, aproximadamente, duas léguas. O canal de navegação segue quase sempre a direção norte-sul e é indicado por balizas, que têm o inconveniente de serem muito frágeis e que podem facilmente ser arrastadas pela correnteza.

(...)

O refluxo das águas do rio, produzido pelo mar, e a falta de profundidade são as causas das dificuldades que a Barra apresenta à navegação e dos naufrágios frequentes que ali ocorrem. Para preveni-los, foram tomadas, entretanto, várias precauções. A torre (...) indica aos navegantes a embocadura do rio. Um homem

encarregado de sondar constantemente a Barra, por meio de sinais, informa às embarcações se a quantidade de água, que varia sem cessar, lhes permite a entrada; estas também fazem sinais indicativos sobre o calado de suas embarcações; enfim, quando saem ou entram, o práctico da Barra, num pequeno barco denominado catraia, vai mostrando, por meio de uma bandeira, que ele inclina de um lado ou de outro, o caminho a seguir. O práctico recebe dez mil réis de cada embarcação que sai ou entra.

A Barra do Rio Grande apresenta uma notável singularidade: é que não fica sempre no mesmo lugar. Nestes últimos vinte anos, passava-se por um canal mais ao norte que a Barra atual, mas as areias o foram obstruindo, pouco a pouco, e no decorrer do último ano, dá passagem apenas a pirogas. A nova Barra começou a ser aberta há cerca de cinco anos, tornando-se navegável à época em que a outra ficou impraticável. Pode-se transpô-la com os ventos de leste a sul e de sul a oeste.
(...)

Numa das extremidades da praça referida, um belo cais, constituído por um galpão de dezesseis passos de comprimento por vinte de largura, coberto de telhas, sustentado por barrotes de madeira muito fracos. Por meio de um guindaste, descarregam-se as mercadorias no galpão, e o acesso a este se faz por uma ponte de madeira que mede setenta pés de comprimento entre pilares e guarnecida de um peitoril dotados de bancos.

(...) esta cidade é, no momento, o centro de considerável comércio de carne seca, couros, sebo e trigo, produzidos em grande parte da Capitania.»

Nicolau Dreys

O francês Nicolau Dreys (1781-1843) atuou como militar e funcionário público em seu país natal, de onde teve de retirar-se por questões políticas, deslocando-se para o Brasil em 1817. Permaneceu pouco tempo no Rio de Janeiro, vindo para o Rio Grande do Sul, onde moraria por uma década, entre 1818 e 1828, depois empreendeu novas viagens, até fixar-se no Rio de Janeiro, onde viria a falecer. Nas terras meridionais do Brasil, usaria sua experiência militar para ingressar nas forças de combate a Artigas, mas foi às lides comerciais que efetivamente dedicou-se¹¹. Seus escritos acabariam originando a *Notícia descritiva da Província do Rio Grande de S. Pedro do Sul*¹², obra que apresenta uma visão bastante simpática para com os sul-rio-grandenses. Apesar dessa perspectiva positiva, o escritor francês não deixou de destacar os riscos da costa rio-grandense e as decorrentes limitações impostas à comunidade rio-grandina, dando amplo destaque aos empreendimentos humanos encetados na comuna em prol de vencer os obstáculos naturais, além de elogiar o traçado urbano citadino por estar voltado à orla portuária.

«Entre tantas particularidades que a recomendam, a província do Rio Grande de S. Pedro do Sul se faz privativamente remarcável enquanto aos detalhes hidrográficos; nadando, por assim dizer, na

¹¹ BARRETO, 1973, v. 1, p. 452-455; ALVES; TORRES, p. 35-36.

¹² DREYS, Nicolau. *Notícia descritiva da Província do Rio Grande de S. Pedro do Sul*. Rio Grande: Biblioteca Rio-Grandense, 1927.

superfície do Atlântico do Sul, que rebenta estrondosamente sobre as areias de suas praias, e que conserva no seio das terras dois mediterrâneos, com os quais está em contato direto, nenhuma situação do continente americano pode, a este respeito, dizer-se que lhe é idêntica, nem mesmo o Alto Canadá, com suas grandes coleções de águas interiores, pois que falta a essas o que existe aqui: a comunicação imediata com o Oceano.

(...)

Os mares do Rio Grande, isto é, a parte do oceano junto à costa incluída entre os 28° e 34° de latitude meridional, foram sempre objeto de pavor, pelo menos de inquietação para os navegantes, mormente para os estrangeiros; e, com efeito, a navegação daquelas paragens não é sem dificuldades, nem mesmo sem perigos.

(...)

Em toda esta vasta extensão de costa, não há lugar algum em que o mar não rebente com violência, e do porto da Laguna até o do Rio Grande, nenhum abrigo se oferece ao navegante: a costa, tristemente nua, seca, ameaçadora, promete um naufrágio provável a qualquer embarcação que se queira chegar a ela. Infeliz de quem for surpreendido à vista de terra pelos ventos de SE., e mesmo do S., tão repentinos como violentos nesses climas caprichosos, mormente na espécie de enseada que forma a costa pelos 30° 40' de latitude; nessa posição, o sinistro é quase inevitável.

(...)

Os mares do Rio Grande são geralmente pouco profundos; condição ordinária de todos os mares contíguos a costas baixas e arenosas; daí resulta que, na

ocasião das tempestades, o mar parece abalado até suas profundezas; nessas circunstâncias, ele perde sua tinta azulada, e toma uma cor pálida, como de mistura de barro e areia, suas ondas revolvem-se em vagalhões imensos, que limitam o horizonte às cintas do navio, e se precipitam uns sobre os outros na direção das correntes, as quais aceleram também sua rapidez, na razão da intensidade dos ventos que as regulam, e do pouco volume das águas que obedecem ao seu impulso.

(...)

Não há muitos anos que o Porto do Rio Grande era simplesmente assinalado ao navegante por um mastro grosseiro, que ainda vimos curvado pelos ventos, na extremidade das areias da ponta setentrional; porém, o progresso dos melhoramentos em todos os ramos da administração pública e a índole industriosa dos habitantes do país não podiam deixar de remover tão precária e incompleta forma do mais útil estabelecimento; e hoje a Barra do Rio Grande manifesta-se ao navegante pela torre da Atalaia, a qual, a distância em que a terra ainda não se divulga, levanta-se no horizonte como se surgisse do seio das águas; a entrada é circunscrita por bancos de areia dura, sobre os quais o mar rebenta com fúria, e entre eles está o canal de navegação: canal estreito em que raras vezes acham-se mais de 3 ou 4 braças de água, sendo que, no lugar da Barra propriamente dita, o fundo não excede geralmente de 2 e $\frac{1}{2}$ a 3 braças, devendo-se ter em consideração que os ventos do N. e do NE. secam a Barra, e que os ventos da parte do S. enchem-na, de onde se segue que é mais fácil entrar do que sair, abstração feita da agitação imprimida ao mar pelos ventos do S.

Tanto os terrenos baixos, entre os quais o Rio Grande sai ao mar, como os bancos submarinos, que defendem a entrada, estão certamente na ordem das terras fictícias, formadas recentemente pelas aluviões do rio; a marcha das invasões terrestres é tão rápida que presenciámos uma parte desse espantoso trabalho. Vimos os sólidos do N. da Barra crescer em 6 anos de mais de 20 braças. Na época de nossa primeira viagem ao Rio Grande, em 1817, passámos por um canal então chamado do NE., no qual, poucos anos depois, andamos caçando pássaros aquáticos. O mesmo aconteceu a outro canal próximo à costa do S., onde o navegante divisava no meio do álveo os mastros isolados de uma galera rígida agora; os restos das embarcações naufragadas em canais antigos, ulteriormente entupidos, acham-se as partes longe do mar, em posições já centrais: algumas marés vazantes deixam mesmo secos certos bancos do rio, até mesmo alguns daqueles que cercam o canal navegável na entrada do mar. Um dia virá, e talvez não esteja muito afastado, em que essas areias amontoadas levantar-se-ão finalmente sobre o nível do rio para recuar seus limites no oceano, continuando ao longe as ribanceiras atuais.

(...)

O Rio Grande, na sua entrada no oceano, não parece ter mais de 3 milhas de largura; alarga-se no resto de sua carreira, na extensão de 13 a 14 léguas a O. até a embocadura do rio de São Gonçalo, em que se comunica com as águas da Lagoa Mirim; e de 15 léguas, mais ou menos, ao NO., onde vai-se encontrar a vasta Lagoa dos Patos, cuja descrição pertence à hidrografia interior.

(...)

Pelos antecedentes, o leitor já sabe da desgraçada posição da cidade de São Pedro do Sul; dessa vila patronímica geralmente conhecida pelo nome genérico de Rio Grande que é o da província, e que, no país, é denominada simplesmente: o Sul. No meio das areias estéreis que a circundam e invadem continuamente, ela se apresenta como uma criação excepcional da política e do comércio: indiferente e como estrangeira ao território que ocupa, não deve nada senão ao caráter ativo, industrioso e empreendedor dos habitantes. Ali, o homem pode mais que a natureza; aonde achou impotência e miséria, ele fez nascer prosperidade, pois a cidade de São Pedro, com suas casas suntuosas, seus ricos armazéns, seus cais regulares e seu Porto retificado, pode agora concorrer com as mais notáveis cidades da América do Sul.

(...)

Há poucos anos que a cidade de São Pedro participava do ridículo que se nota numa grande parte das vilas marítimas do Brasil: apresentava ao viajante a parte traseira de seus edifícios; nenhuma idéia favorável podia nascer do primeiro aspecto, e às vezes esta impressão contrária é, todavia, uma injustiça. A Câmara Municipal do Rio Grande foi uma das primeiras a reconhecer o erro de nossos antepassados; determinou a formação de cais sobre a face da cidade que está fronteira ao mar, e suas ordens foram executadas com muito trabalho, porém, com suma boa vontade dos habitantes. Os cais se conquistaram sobre o mar por meio de aterrados dispendiosos, de modo que hoje a cidade está ornada do lado do Porto de uma zona de cais largos, regulares, a que podem encostar as embarcações para largar ou receber a carga, e bordados de armazéns e

casas, cuja frente advoga, aos olhos do estrangeiro, a causa do bom senso e da civilização progressiva dos habitantes.

O Porto da cidade de São Pedro é mais seguro que o da vila de São José do Norte, onde costumam fundear as embarcações de lote grande; naquele o vento de Sul não pode causar os estragos que tem produzido, muitas vezes, neste; o Porto da cidade de São Pedro é também uma criação recente, inteiramente devida ao ânimo e aos sábios cálculos dos rio-grandenses; ninguém, nessa parte da América, se tinha ainda lembrado de aplicar aos portos do novo mundo os processos hidráulicos pelos quais se aprofundam e se mantêm alguns portos do velho hemisfério, quando os negociantes da praça mandaram vir e puseram em atividade nos baixios do Rio Grande uma dessas máquinas especiais, conseguindo, por meio dela, desentulhar os canais que circulam entre os bancos de areia e abrir às embarcações carregadas um caminho fácil, até então desconhecido e considerado, na opinião de todos, como impraticável.»

Carl Seidler

O suíço-alemão Carl Friedrich Gustav Seidler veio para o Brasil para lutar ao lado do exército imperial na Guerra da Cisplatina. Nos dez anos que permaneceu no Brasil, a partir da segunda metade dos anos vinte, acompanhou fragmentos do cotidiano e da vida social brasileira, desenvolvendo uma narrativa que bem captou detalhes intrínsecos à sociedade gaúcha. No Rio Grande

do Sul, onde esteve desde a virada de 1826 para 1827, deixou significativo depoimento acerca das realidades vivenciadas, o qual consiste numa crônica social da época no Rio Grande do Sul, desenvolvida à medida que sua tropa se aquartelava ou acantonava em diferentes pontos da província. Em sua obra¹³, Seidler deixou uma excelente reportagem dos hábitos rio-grandenses no início do século XIX¹⁴. Especificamente sobre o litoral do Rio Grande, a contribuição dos escritos de Carl Seidler é pequena; no entanto, a partir dela pode-se reconhecer um microcosmo do amplo movimento portuário junto à comunidade.

«Nas cidades, sobretudo no Rio Grande, onde aportamos e que é o único porto marítimo da província, encontra-se melhor produto de vida, conhecem-se regularmente as comidas européias e sua preparação. Sem contar os muitos navios norte-americanos sempre aqui ancorados, principalmente holandeses, ingleses e franceses vêm ao Rio Grande e abastecem a cidade, e através dela a província, em produtos europeus; hamburgueses, e, de um modo geral, alemães, são raros, pois que tão longa viagem só costuma ser feita em grandes navios de três mastros e estes não podem entrar no Porto, por causa das areias tocadas pelo vento, que vão cada vez mais reduzindo a profundidade da água.»

¹³ SEIDLER, Carl. *Dez anos no Brasil*. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: EDUSP, 1980.

¹⁴ BARRETO, 1976, v. 2, p. 1251-1252; ALVES; TORRES, p. 42-43.

Arsène Isabelle

O francês Louis-Frédéric Arsène Isabelle (1807-1888) tinha pendores de naturalista e, como estudioso, empreendeu viagem à América. Após malograda tentativa de empreendimento empresarial em Montevidéu, deslocou-se para o Rio Grande do Sul, onde permaneceu entre 1833 e 1834. Em sua viagem coletou espécimes botânicos, geológicos e zoológicos e amostras de madeiras fósseis. Realizou diversos estudos sobre colonização e imigração. Voltaria ao Uruguai, onde atuaria como jornalista, professor de francês e contabilidade e funcionário do consulado da França. Seus escritos sobre o Rio Grande do Sul¹⁵ são considerados os melhores entre os que elaborou¹⁶. Sobre o acesso marítimo ao Rio Grande, Isabelle cunharia uma das mais representativas frases sobre a urbe, referindo-se a ela como a “principal porta da Província”, e daria destaque às atitudes da iniciativa privada em torno de colaborar na solução dos problemas da Barra.

«Estamos a três léguas e meia da embocadura do Rio Grande e a sessenta de Porto Alegre, quer dizer que chegamos à principal porta da Província, conhecida com o nome de Rio Grande.

(...)

Vê-se facilmente, pelo bem-estar dos habitantes, que os negócios são bons nesta parte da Província.

(...)

¹⁵ ISABELLE, Arsène. *Viagem ao Rio Grande do Sul*. Porto Alegre: Martins Livreiro, 1983.

¹⁶ BARRETO, 1973, v. 1, p. 708-711; ALVES, TORRES, p. 47-48.

O que mais contribui para a prosperidade de S. Pedro é o espírito de associação de seus negociantes, os quais empregam grande parte das fortunas em empresas de utilidade pública, tentando atrair o comércio estrangeiro, assim como modificar, por obras importantes, os graves inconvenientes de uma situação tão desagradável quanto pouco cômoda que apresenta sua cidade.

É assim que uma sociedade de acionistas, dirigida pela casa Carrol Forbes & Cia., encarregou-se de cavar, por meio de custosas máquinas a vapor, um canal que permite aos navios de duzentas toneladas ou mais virem ao cais fazer seu carregamento e descarregamento. Antes da conclusão desses trabalhos, terminados em 1823, não sem grandes perdas por parte da sociedade, os navios paravam todos em S. José, e os armadores e consignatários tinham depois de arcar com as despesas maiores da baldeação e transporte.
(...)

A embocadura do Rio Grande é obstruída por uma *barra* ou banco de areia movediça, que torna a entrada muito difícil para navios com mais de dez ou onze pés de água. Durante a noite, um fogo colocado na margem direita e que se avista a quatro léguas de distância indica a entrada do rio.

Durante o dia, bandeiras de diversas cores, içadas no cimo do farol, assinalam a quantidade de água no canal e a direção a seguir. Em julho do ano último essa direção era do nordeste ao sudoeste para entrar; um outro canal acaba de ser formado ao sul, mas por ele apenas podem passar navios de oito pés de água ou menos. Por outra parte, há sempre pilotos experimentados na desembocadura do rio para conduzir os navios além de

uma das duas cidades, e se esses navios se destinam a Porto Alegre, novos pilotos os guiam, através da Lagoa dos Patos.»

Alexandre Baguet

O belga Alexandre Nicolas Ghislain Baguet (1817-1897) atuou em seu país natal como conselheiro da província da Antuérpia. Veio ao Brasil em 1842, na condição de caixeiro. Chegou a ser professor das princesas imperiais e, ao regressar para a Bélgica, em 1874, recebeu o cargo de cônsul honorário da Antuérpia. Dedicando-se também às letras, foi eleito conselheiro da Société Royale de Géographie d'Anvers, colaborando com o boletim da associação. Ao empreender viagem ao Paraguai, em excursão que se estendeu entre 1845 e 1846, teve a oportunidade de conhecer o Rio Grande do Sul, na ida e na volta de sua jornada. Da presença em terras gaúchas resultariam vários textos¹⁷, nos quais os costumes dos estrangeiros e dos peões e a difícil travessia do território rio-grandense, na época em que a Província mal saíra da Revolução Farroupilha, estão bem descritos e com muita perspicácia¹⁸. De sua passagem pela cidade do Rio Grande os registros foram escassos. Fez breve referência sobre a ampla atividade comercial do Porto, conjecturando uma perspectiva bastante favorável para o porvir.

¹⁷ BAGUET, A. *Viagem ao Rio Grande do Sul*. Santa Cruz do Sul: EDUNISC; Florianópolis: Paraula, 1997.

¹⁸ BARRETO, 1973, v. 1, p. 100-101.

«Mas graças a seu comércio e seu Porto, que é o único desta rica província, a cidade sofrerá, pela força das circunstâncias, uma transformação completa. (...)

No Rio Grande realiza-se um comércio muito ativo: pavilhões de todas as nações flutuam no Porto. O movimento consiste principalmente em couros secos e salgados, lãs, ossos, sebos, crinas e carne seca, de que se faz enorme consumo em todo o Brasil e em Havana.»

Joseph Hörmeyer

O austríaco Joseph Hörmeyer (1824-1873) foi contratado por oito anos, em 1851, como capitão de infantaria, vindo a ser mais um dos estrangeiros que serviu ao Império Brasileiro na guerra contra a Argentina de Rosas. Acabaria por produzir uma série de escritos sobre as terras e a gente gaúcha, buscando apontar o Rio Grande do Sul, pela excelência climática e pela fertilidade do solo, como local ideal para a vinda de imigrantes¹⁹. Assim, sua obra destinou-se à propaganda do Brasil na Europa, para efeitos de emigração de agricultores e artesãos. Entre as suas melhores páginas, estão às relativas à vida do campo no Rio Grande do Sul, com a menção de trajes e usos do gaúcho, seus utensílios, as festas que promovia, destacando-se também a descrição particularizada de várias das

¹⁹ HÖRMEYER, Joseph. *O Rio Grande do Sul de 1850: descrição da Província do Rio Grande do Sul no Brasil Meridional*. Porto Alegre: D.C. Luzzatto/EDUNI-Sul, 1986.

colônias alemãs²⁰. Na descrição da cidade do Rio Grande, Hörmeyer fez referências à Barra, ao farol, ao comércio e ao movimento do Porto, e um negativo prognóstico quanto ao futuro, tendo em vista a concorrência da capital da República Oriental.

«Barra, um complexo de casas na desembocadura do Rio Grande no oceano, com maximamente 100 moradores e dois faróis, dos quais apenas um, concluído em dezembro de 1851, está em funcionamento. É uma construção de ferro, delgada e bonita, de cerca de 90' de altura, provido de um fogo rotativo, alternadamente crescente e decrescente; foi construído por um inglês. Na Barra fica sempre ancorado um rebocador para, diante da periculosidade da passagem, orientar a entrada dos navios que chegam. Do farol mais antigo é sinalizado aos navios o nível momentâneo das águas.

(...)

Rio Grande do Sul, situada na ponta de uma península, no meio das areias, é de construção bastante bonita e pode ter 12 a 14 mil habitantes. Quase toda a gente ocupa-se com o comércio que aqui é animado; mas, infelizmente, decairá com a recuperação de Montevideu. Muitas vezes havia 100 até 200 navios de vários tamanhos no Porto.»

²⁰ BARRETO, 1973, v. 1, p. 655-658; ALVES; TORRES, p. 52-53.

Robert Avé-Lallemant

O alemão Robert Christian Berthold Avé-Lallemant (1812-1884) era médico recém-formado quando rumou para o Brasil, em 1837, ao encontro de dois irmãos que já residiam no Rio de Janeiro. Atuou como diretor do hospital de febre amarela por vários anos, regressando à Alemanha em 1855 por motivo de saúde. Mas não demorou muito em sua terra natal. Ingressou na expedição científica de Humboldt e desembarcou novamente na capital do Império, em 1857, vindo a ser nomeado médico do Hospital de Estrangeiros. Nos dois anos seguintes, empreenderia suas viagens ao Sul e ao Norte do Brasil, das quais resultariam seus escritos²¹, inclusive aqueles sobre o Rio Grande do Sul²². Avé-Lallemant dedicaria parte de sua narrativa à descrição da cidade do Rio Grande, sendo um dos mais veementes ao descrever o estado da Barra, apontada por ele como uma das mais desagradáveis e perigosas entre as que conhecia, o que traria preocupação à Província e constituiria “questão vital” para a cidade portuária. Dentre os cronistas estrangeiros que descreveram as dificuldades de acesso ao Rio Grande, o médico alemão foi um dos que mais manifestou apreensão, inquietude e impaciência na travessia.

²¹ BARRETO, 1973, v. 1, p. 82-83; ALVES; TORRES, p. 57-58.

²² AVÉ-LALLEMANT, Robert. *Viagem pela província do Rio Grande do Sul (1858)*. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: EDUSP, 1980.

«No dia seguinte o mar estava inteiramente cor de cinza; achávamo-nos à altura da costa do Rio Grande. Ao meio-dia avistamos tristes e calvas dunas, cuja cadeia parecia infundável. Em pouco surgiram dentre o mar de areia e a areia do mar dois faróis, um redondo, vermelho, e outro quadrado, azul. O *Imperatriz* começou a trocar sinais com o farol. O nosso comandante queria 13 palmos de profundidade na Barra, mas o farol acenou que não. A entrada media apenas 12 palmos de profundidade e ancoramos contra violentíssima ressaca. Então, numa situação nada invejável, aguardamos os acontecimentos. Mas a princípio nada sucedeu. Apareceu uma hora depois, por trás das ondas revoltas, um grande barco à vela, que lançou ferro e parecia não se preocupar conosco. Quase já nos tínhamos familiarizado com o pensamento de irmos para Montevidéu, em lugar do Rio Grande, quando velejou em nossa direção uma catraia capaz de navegar no mar e se pôs ao nosso lado. Agora seriam postos na catraia passageiros e bagagens, especialmente algumas mulheres de voz esganiçada e meninos chorões; tudo correu às mil maravilhas, enquanto um elegantíssimo barco a vapor saía da Barra e, por outra rota, procurava chegar ao *Imperatriz*.

A Barra do Rio Grande é, sem dúvida, uma das mais desagradáveis e mais perigosas que existem e poucos portos se encontrarão em que, em proporção com os navios entrados, tenha havido tantos naufrágios como aqui. Fora, no mar, estendem-se os baixios, e em frente da Barra um banco de areia; ao norte ou ao sul desta se acham as passagens, variáveis, aliás, de local e

de profundidade; por vezes ambas as passagens estão más, sendo necessárias exploração e observação diárias para permitir a entrada do navio ou adverti-lo de que não pode entrar.

Não nos podia, pois, admirar, mas apenas assustar um pouco que a nossa catraia, velejando entre altas ondas, topasse em alguma coisa, pois havíamos escolhido a passagem mais curta e mais rasa. Em vez disso, ela prosseguiu em águas navegáveis e aproximou-se da terra.

Veem-se infelizmente restos e destroços de navios naufragados que se elevam sobre os baixios. Todavia, pode-se dizer que se é fácil ocorrer um naufrágio na Barra do Rio Grande, por outro lado se consegue sem dificuldade salvar as vidas humanas. O solo é arenoso; quase todos os navios o roçam na entrada ou na saída, sem por isso encalharem ou serem danificados. Mas, mesmo quando encalham, a sua perda não é obra de um minuto ou de poucas horas: tanto que em casos ocorridos com navios de colonos, todos os emigrantes foram salvos.

O estado crítico da Barra do Rio Grande é, porém, uma preocupação para a Província e uma questão vital para a cidade do Rio Grande. Mas se a entrada fosse ainda pior, poderia realizar-se ainda o plano de uma boa estrada de rodagem, uma estrada de ferro, um canal de Porto Alegre para Laguna, plano sobre o qual ainda voltarei mais tarde. Com isso muito perderia a cidade do Rio Grande. A nossa embarcação abordou uma ponte de madeira um tanto primitiva, próxima do farol, para que ali pudéssemos esperar o vapor que partira e que deveria trazer o resto dos

passageiros do *Imperatriz* e levar-nos com ele para a cidade.

(...)

Na manhã de 23 de fevereiro, um fresco vento do norte batia com força na minha janela. Amanhecera um dia magnífico e da janela de meu hotel, no cais, descortinava maravilhoso panorama.

Em baixo, no cais, viam-se numerosas embarcações, de diferentes tamanhos, especialmente brigues e escunas. À direita, em direção ao mar, estendia-se um caos de areia e água; à esquerda, elevavam-se em toda parte montes de areia de grão fino e de maior calibre num grande arco de plantações verdejantes, até matas e quintas, naturalmente sobrepujadas, sempre, pelos colossais montes de areia.

Em frente, a extensa Lagoa dos Patos e que justificadamente recebeu este nome. Se o espectador é atraído pela viva animação dos navios, que vão e vêm, e pelos inúmeros barcos à vela que bordejam com o ar fresco da manhã, mais se fixam os olhos, com admiração, nas inúmeras aves que, como exércitos, cobrem as margens.

(...)

Ambas as grandes massas de água, que decerto podem ser estimadas em 350 milhas quadradas, estão ligadas ao mar pela Barra do Rio Grande, larga, porém pouco profunda.

A Barra do Rio Grande! Ainda que a Província seja farta de aprazíveis e ricas vias fluviais, não se pode evitar um suspiro ao ouvir-se falar na Barra do Rio Grande, o escoadouro da lagoa. E tanto mais profundo será esse suspiro quanto menos se pode dissimular que a obstrução pela areia e a inconstância do nível da água

difícilmente poderão ser remediadas. De minha parte, não posso imaginar um meio de melhorar as condições de navegabilidade. Demasiado enormes são as massas de areia e facilmente são elas movidas para cá e para lá pelas ondas e mesmo pelo vento para que se pense em aprofundar as águas navegáveis. Para isso também é necessário, como pedia o físico, para levantar a terra, pelo menos um ponto de apoio. Falei com muita gente que tinha na cabeça projetos para o melhoramento da Barra do Rio Grande, todos viáveis, para quem não viu o mar tumultuoso e o caos das ressacas por entre as quais fica a entrada do Porto do Rio Grande.

Não possui a Província do Rio Grande outro porto marítimo importante. Por isso o estudo da maneira de conseguir e conservar um tráfego livre entre o interior e o oceano é importantíssimo objeto dos cuidados e meditações de qualquer administração desta grandiosa Província. Não estou em condições de pesquisar se servem para esse possível tráfego livre a Barra de Araranguá, nos limites da Província com Santa Catarina, a de Mampituba, igualmente ao norte de Torres, ou a de Tramandaí, na latitude de Porto Alegre.»

Henry Prendergast Vereker

O britânico Henry Prendergast Vereker (1824-1904) era de ascendência nobre e bacharelou-se pelo Trinity College, em Dublin. Atuou na cidade do Rio Grande como cônsul e agente postal a serviço de seu governo. Ficou mais conhecido a partir da Questão Christie, que levou à ruptura diplomática entre Brasil e

Inglaterra, tendo ele participação decisiva numa das facetas que marcou o episódio, quer seja, o naufrágio do navio *Prince of Wales*, vindo a ser este, inclusive, um dos motivos de seu afastamento do Rio Grande, em 1864²³. Antes, porém, de seu envolvimento naquele incidente, o representante britânico realizou diversos estudos sobre a costa a rio-grandense (como também o fez em relação ao litoral paranaense). Obteve o grau LL.D. (doutor em leis), vindo a ser eleito *Fellow* da Royal Geographical Society de Londres. Na década de cinquenta realizou os estudos e elaborou os escritos que resultariam, em 1860, na publicação de um roteiro sobre a costa²⁴. Na obra, Vereker fez um aprofundado estudo sobre o litoral gaúcho, a partir das próprias observações e das fontes então existentes, preocupando-se em destacar, entre outros assuntos, rotas de navegação, ventos, faróis, sondagens, bancos de areia, ancoradouros, portos, sinalizações, comunicações e providências em caso de acidente, bem como as praxes comerciais. Dedicou especial atenção à cidade onde residiu, Rio Grande, referindo-se ao Porto e à Barra, considerada como uma das partes do mundo onde o navegador mais teria de possuir plena certeza de seus cálculos²⁵.

²³ ALVES, Francisco das Neves. *A diplomacia da canhoneira: a construção discursiva de um representante britânico no Rio Grande do século XIX*. In: REUNIÃO ANUAL DA SOCIEDADE BRASILEIRA DE PESQUISA HISTÓRICA, 20. *Anais...* Curitiba: SBPH, 2001. p. 257-263.

²⁴ VEREKER, Henry Prendergast. *The British shipmaster's hand book to Rio Grande do Sul*. London: Effingham Wilson, Royal Exchange, 1860.

²⁵ BARRETO, 1976, v. 2, p. 1388-1389; ALVES; TORRES, p. 63-65. Os trechos citados foram traduzidos por João Reguffe, em:

«A Barra principal do Rio Grande está agora [abril de 1859] quase na mesma posição em que estava em 1849, quando foi feito levantamento pelo Cap. Dillon, do HMS *Lizard*. As modificações mais importantes parecem ter sido as seguintes: o ponto central está agora a aproximadamente duas amarras e meia para o oeste; a extremidade do banco do sueste está um pouco mais elevada do que antes, e também avançou para o oeste; uma projeção a partir do banco do sueste formou-se dentro da Barra, tornando um pouco sinuoso o canal para o fundeadouro; a barra do nordeste, desde o fechamento da antiga barra do nordeste, tem estado aberta com mais regularidade. Essa barra atravessa o banco sueste, conforme consta nas cartas, em mais ou menos dois terços além da praia do que a extremidade do mesmo banco. Deve-se mencionar também que existe um canal para barcos entre o banco sudoeste e a praia de oeste, pois é o canal mais acessível para embarcações em tráfego para socorro a navios em emergências no banco sudoeste, e mesmo as catraias da praticagem, quando surpreendidas a sotavento, utilizam esse canal, que tem pelo menos quatro pés de água.

Todos os bancos que circundam a Barra são compostos de areia fina, e constantemente ocorrem alterações, mas não em proporção tão grande como se imagina. A barra nordeste atualmente não está acessível para navios com mais de nove pés de calado; usualmente, conforme o vento, há de seis a dezoito polegadas de profundidade a mais na barra su-sudoeste.

VEREKER, Henry Prendergast. *Vereker, 1860: roteiro da costa do Rio Grande do Sul*. Rio Grande: Ed. da FURG, 2001.

Para entrar nesta última, o melhor rumo parece ser, de preferência, o de sudoeste, mantendo distância das ondas de arrebentação, até que o farol esteja a norte/nor-noroeste, e depois toma-se o rumo nor-nordeste/norte e segue-se nessa direção até passar totalmente a barra, quando então altera-se gradualmente para oeste/oés-noroeste, até que o cabeço do banco interior sueste seja contornado, quando fica quase norte ao fundeadouro. Estas observações não devem ser tomadas como normas pelos navegantes, mas apenas como referência para, com a devida atenção às alterações que podem ocorrer nos bancos de areia, observar o curso adotado pelos práticos.

A barra su-sudoeste é facilmente visível com tempo bom, por formar algo como uma lacuna entre as ondas de arrebentação que ocorrem de norte para sudoeste e quebram com violência peculiar a oés-sudoeste da barra, no cabeço do banco sudoeste, que é mais abrupto que o banco sueste; mas deve-se salientar que entre o banco sudoeste e o canal dos barcos há uma espécie de enseada, um pouco abrigada, que o navegante deve ter o cuidado de não confundir com a Barra. O *Guardian* naufragou em 1855 na orla dessa enseada.

Observa-se que os bancos de areia que se formam na região da Barra são de pura areia fina. Porém, quando permanecem fixos por certo período, a parte superior torna-se muito compacta e dura, formando uma espécie de crosta. Por baixo, a areia é solta, como areia movediça. Quando um navio choca-se com o banco, é como se colidisse com rocha, exceto porque o banco é um pouco mais elástico. Frequentemente o navio bate várias vezes, ficando em situação ainda mais crítica, às vezes ultrapassando o obstáculo (como costuma acontecer na Barra), às vezes sendo posto fora de perigo,

como o *Monarch* em 1856. Se um navio encalhado atravessar sobre a superfície do banco, rapidamente ficará preso na areia; logo começará a acumular areia no lado em que bate a arrebentação, o que dificulta o socorro eficiente, ou mesmo a aproximação. Se enterrado, como acima suposto, e com carga pesada, é provável que afunde na areia até ser totalmente engolido. É exemplo disso o *Helianthus*, que naufragou em 1854, carregado com carvão, no cabeço do banco do sudoeste. O mau tempo impediu que fosse abordado. Várias vezes o autor tentou chegar à embarcação naufragada, mas verificou que era impossível, pelos motivos já citados. O brigue foi abandonado com a bandeira desfraldada e a armação completa, e a cada dia podia-se ver que afundava mais e mais na areia, até que, por fim, o tope dos mastaréis desapareceu sob o mar.

Se por infelicidade o navio ficar encalhado nos bancos, o comandante deve *imediatamente* (pois cada momento de demora é crucial) solicitar socorro da praticagem e um rebocador a vapor; lançar âncoras na direção em que houver mais probabilidade de desencalhar o navio, considerando os ventos, as correntes e os canais, e puxá-lo com as âncoras. Deve tomar providências para aliviar peso da embarcação, de acordo com os princípios usualmente adotados. Muitos comandantes, ao encalhar, começam por alijar carga, mas geralmente isso faz com que a embarcação, conforme vai ficando mais leve, avance mais sobre o baixio, e tem havido perda de embarcações por esse motivo, quando poderiam ter sido salvas se a carga tivesse permanecido a bordo.

Há dois fundeadouros fora da Barra - um a sueste (com sete braças de profundidade) e o outro a su-

sudoeste do farol, com seis braças, em fundo de vasa e areia, com boa ancoragem. O fundeadouro a su-sudoeste parece o mais adequado, pois proporciona mais oportunidade de entrar na Barra. É aconselhável que o navio esteja fundeado, se possível, de modo que o mestre possa observar os sinais e aproveitar a primeira oportunidade de entrar. Às vezes os navios têm de permanecer fora da Barra por tempo considerável devido à falta de calado ou de ventos favoráveis. Todavia, em nenhum destes fundeadouros a âncora deve permanecer por muito tempo no mesmo lugar, pois poderá afundar totalmente na areia, e se tornará difícil içá-la em uma emergência. A cada dois ou três dias a âncora deve ser levantada e novamente lançada, e o comandante deve estar preparado para marcar a âncora com uma bóia eficientemente, em caso de, se julgar necessário, soltá-la, por algum motivo.

Deve ser observado que nesse local muitos navios encalham, e vários naufragaram ao tentar entrar na Barra pelo rumo nordeste, desse modo atingindo a cabeceira do banco sueste. Isso deve ser evitado.

Tão logo o navegante aviste totalmente o farol do Rio Grande, deve içar os sinais do calado do navio. Para isso, deve estar munido de uma bandeira vermelha, uma azul, uma branca e uma flâmula ou galhardete azul.

(...)

Estando hasteados os sinais e determinada a posição do navio, o mestre deve tomar o rumo do farol, da maneira já explicada, levando em consideração sua posição, os ventos e as correntes. Conforme aproximar-se, o navegante distinguirá primeiro os sinais na torre de sinalização perto do farol, ou na catraia da praticagem, dentro da Barra.

(...)

A estação da catraia da praticagem está a pouca distância dentro da Barra, e o curso de entrada deve ser primeiro direcionado a esse barco. Ao aproximar-se, o navegante avistará os sinais de calado içados na catraia, e deverá guiar-se por esses sinais, não mais pelos sinais da torre, pois estes são derivados dos sinais da catraia.

(...)

Ocasionalmente há outra catraia de praticagem postada no lagamar entre a Barra e a entrada do fundeadouro. Esse barco faz a sinalização do mesmo modo que o outro, mas sem os sinais de calado. Se o segundo barco estiver em sua estação, o mestre deverá guiar-se por esses sinais, imediatamente após passar pela primeira catraia. Mas, se a segunda catraia não estiver no local, deverá proceder de acordo com os sinais da primeira catraia. Se nenhuma das catraias for avistada e o sinal de entrada continuar desfraldado, o mestre deverá agir totalmente baseado nos sinais da torre, a partir da qual deverão ser emitidos sinais de bandeira vermelha para indicar a direção, como nas catraias, embora isso não faça parte dos serviços e só seja feito em casos extraordinários.

(...)

Há um sistema de telegrafia entre a vila da Barra e a cidade do Rio Grande, pelo qual a comunidade pode informar-se diariamente sobre os navios que entram, saem ou permanecem fora da Barra, ou outras ocorrências. Os sinais são exibidos em mastros; um mastro localiza-se junto ao trapiche em frente ao farol, denominado trapiche da praticagem; o segundo, a meio caminho entre esse ponto e a cidade do Rio Grande, na margem oeste do rio, e o terceiro no teatro do Rio

Grande. O mestre que esteja para entrar deve desconsiderar os sinais feitos no mastro junto ao trapiche da praticagem, pois estes destinam-se tanto aos navios que estejam para sair quanto à telegrafia, mas é bom que o navegante saiba da existência desse telégrafo, pois poderá, através da praticagem, comunicar-se com seu cônsul ou com o consignatário.

O Porto do Rio Grande do Sul compreende o espaço navegável desde a Barra, ao sul, até a extremidade oeste da cidade do Rio Grande, a noroeste, e até o extremo norte da cidade de São José do Norte, a nordeste. A distância desde a Barra até cada um destes pontos referidos é de aproximadamente dez milhas. Nesse espaço há quatro fundeadouros: o primeiro, na Barra, a oeste do farol, onde todos os navios permanecem depois de entrar, aguardando visitação, etc.; o segundo, na bóia (uma grande bóia vermelha, na cabeceira dos canais que levam respectivamente ao Rio Grande e a São José do Norte), onde usualmente fundeiam os navios com destino ao Rio Grande que tenham bons ventos para subir o rio mas não para tomar o rumo da cidade, ao sul, esperando vento favorável ou um rebocador a vapor; o terceiro fundeadouro é o de São José do Norte, e o quarto, o do porto do Rio Grande do Sul.

(...)

Ao avançar pelo canal, o navegante deve estimar a profundidade quase sempre em proporção da altura da costa adjacente. Portanto, deverá preferencialmente manter-se perto da costa mais alta. O rumo em relação ao fundeadouro da Barra será aproximadamente entre nor-noroeste e norte, mantendo-se próximo da praia a oeste até contornar um baixio que se estende no lado

leste, e, ao aproximar-se do pontal sul da Mangueira, acima mencionado, deverá tender na direção nor-nordeste, até alcançar o fundeadouro da bóia ou de São José do Norte.

A rota para o Porto do Rio Grande do Sul é um pouco mais difícil, pois o canal é muito estreito, e em parte sinuoso, quase todo com fundo de vasa mole, a aproximadamente nove pés de profundidade no centro. Ao avançar por esse canal, deve-se ter muito cuidado, pois, embora seja pouco provável que o navio seja submetido a esforço, como nos outros fundeadouros, se o navio encalhar com maré alta, poderá ficar detido por semanas. O rumo, depois que o navio sai da bóia vermelha, é su-sudoeste, para evitar um banco de areia que se estende ao su-sueste, perto da bóia, e ao oeste desta. Ao contornar a cabeceira desse baixio, o rumo permanece em nor-noroeste, gradualmente sendo alterado para oeste e oés-sudoeste, até aproximar-se do ancoradouro e da cidade do Rio Grande, quando o navio poderá ser conduzido próximo à margem sul, passando entre os iates que ficam junto à margem e a fileira externa de navios, onde há uma abra livre especialmente para os navios que entram.

A âncora deve ser lançada o mais próximo possível da Alfândega, até o navio ser descarregado, quando tomará a sua posição indicada. O calado médio do fundeadouro é por volta de três braças. Geralmente há muitos navios no fundeadouro do Rio Grande do Sul, por isso ficam em fileiras ao longo da margem, a leste e a oeste. Os navios brasileiros ficam a oeste do cais da Alfândega, e os navios britânicos e de outras nacionalidades, a leste. Cada navio deve ter espaço para mover-se sem colidir com os outros navios. A parte mais

difícil do canal para o fundeadouro do Rio Grande é o contorno de um baixio chamado Macega, depois da extremidade, pois o canal ali é mais estreito do que em outras partes e a curva é fechada, ficando o trajeto próximo à margem.

(...)

Tecnicamente falando, o Porto do Rio Grande do Sul é o fundeadouro em frente ao Rio Grande do Sul, e o porto de São José do Norte, do mesmo modo, o fundeadouro em frente a São José do Norte. Considera-se que o navio chegou no porto quando lança âncora em qualquer fundeadouro onde comece o descarregamento. Os portos do Rio Grande do Sul e de São José do Norte são completamente distintos, e por muitos anos houve alfândegas e administrações separadas. Aconselha-se que os armadores, comerciantes e outros interessados, quando prepararem cartas de afretamento e outros documentos para o Rio Grande, considerem a distinção entre os dois portos. Os termos “Rio Grande do Norte” e “Rio Grande Norte” nunca devem ser usados para designar a cidade ou o fundeadouro de São José do Norte, pois esses termos podem não ser apropriadamente reconhecidos, já que designam a província do Rio Grande do Norte, situada a 5-6º de latitude sul. Por um decreto do governo brasileiro, em 1858, a Alfândega de São José no Norte foi incorporada à do Rio Grande, e em São José do Norte ficou uma mesa de rendas, estabelecimento para a cobrança de taxas.

Os navios com carga exclusivamente de sal ou carvão têm permissão para continuar descarregando no fundeadouro de São José do Norte, que é muito melhor do que o do sul. Mas é exigido que os navios com carga geral descarreguem ao sul (Rio Grande), e permite-se

que seja descarregada parte em São José do Norte apenas suficiente para diminuir o calado, a fim de adentrar o canal para o sul, e essa carga aliviada deverá ser imediatamente transportada em barcaças para o Rio Grande. Cargas de cinza de ossos e lastro geralmente são carregadas em São José do Norte, e lá, devido ao fundeadouro com maior calado, a maioria dos navios britânicos completam suas cargas de couros ou outras mercadorias. O canal ao sul usualmente admite navios de nove pés de calado. O fundeadouro ao norte é adequado para qualquer navio que possa transpor a Barra e tem calado médio de seis braças.

É prudente que o navegante que subir o rio pela primeira vez, e sempre que deslocar o navio de São José do Norte para o Rio Grande ou vice-versa, tenha um práctico a bordo. O custo não é alto, e poupará dificuldade e responsabilidade. Quando adentrar a Barra pela primeira vez, também pode ser útil chamar um práctico. Se houver dúvida sobre a força para entrar, devem ser içados os sinais de calado acima da bandeira da nacionalidade do navio, no tope do mastaréu do joanete de proa.

(...)

As regras estabelecidas para os navios que estejam para entrar no Porto do Rio Grande aplicam-se em parte para aqueles que se preparam para partir, mas os sinais a serem observados são colocados de modo diferente. O sinal para os navios que partem é o de calado em palmos, içado no mastro junto ao trapiche da praticagem, que assim sinaliza a todos os navios que estejam com o calado igual ao indicado ou menor. Os sinais na torre devem ser observados apenas para determinar, pela indicação no mastro menor da torre, o

calado na Barra. Sempre que esse calado aproxima-se do necessário para um navio pronto para partir, o seu sinal de calado deve ser hasteado da maneira já explicada, e mantido enquanto houver possibilidade de fazer-se ao mar. A bandeira vermelha na torre destina-se somente aos navios fora da Barra. Todos os navios que estiverem no fundeadouro da Barra, para partir, devem estar prontos a navegar no primeiro aviso, pois um atraso de um quarto de hora, somado ao tempo necessário para seguir do fundeadouro para a Barra, frequentemente pode determinar que um navio fique detido por semanas. Pelo mesmo motivo, o comandante que desejar partir não deve deixar o navio na Barra para dirigir-se a uma das duas cidades, exceto em necessidade urgente.

O melhor momento para entrar no Porto deve ser exatamente antes de um vento sudoeste, ou imediatamente após esse vento, quando começa o nordeste; para sair, na véspera do vento sudoeste ou quando está começando. Geralmente a água fica mais alta na primeira hora da manhã e a Barra fica então mais praticável. O desejo dos práticos em auxiliar os navios parece provado pelo grande número de navios que, quando cruzam a Barra, tocam sem sofrer maiores danos: a suposição de alguns, de que os práticos deliberadamente conduzem um navio fora do canal para mistificar a Barra, parece, para dizer o mínimo, muito improvável, embora seja possível que os práticos eventualmente errem ao determinar o canal mais profundo. (...) Espera-se que as observações acima mostrem-se úteis para os navegantes britânicos e outros interessados no comércio marítimo do Rio Grande do

Sul, e que estas possam colaborar, mesmo que em pequena medida, na promoção desse comércio.»

Conde D'Eu

O francês Luís-Felipe Fernando Gastão d'Orleans, Conde D'Eu (1842-1922), casara-se com a Princesa Isabel, herdeira do trono brasileiro, e por ocasião da Guerra do Paraguai encontrava-se na Europa com a esposa. Quando os paraguaios invadiram o Rio Grande do Sul, D. Pedro II decidiu por deslocar-se ao cenário da guerra, em 1865, e o Conde D'Eu, de volta ao Rio de Janeiro, optou por embarcar para o sul, buscando encontrar-se com o Imperador. Ao vir para as terras meridionais do Brasil, Gastão d'Orleans visitaria várias localidades gaúchas, até chegar a Uruguaiana, ainda a tempo de assistir à rendição dos invasores. Durante seu trajeto, o nobre francês escreveu um diário de viagem, no qual descreveu as regiões pelas quais passou²⁶. A cidade do Rio Grande esteve entre as destacadas por D'Eu, que nela esteve no início e no encerramento de suas andanças pelo Rio Grande do Sul²⁷. Entre os aspectos abordados sobre a urbe, estavam os percalços para adentrar a Barra e a significativa figura de

²⁶ EU, Luís Filipe Maria Fernando Gastão de Orleans, Conde d'. *Viagem militar ao Rio Grande do Sul*. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: EDUSP, 1981. Sobre o conjunto da obra, ver: ALVES, Francisco das Neves. O Rio Grande do Sul à época da Guerra do Paraguai na visão de um nobre europeu. *Biblos*. Rio Grande: Editora da FURG, v. 11, p. 77-87, 1999.

²⁷ BARRETO, 1973, v. 1, p. 480-481; ALVES; TORRES, p. 66-67.

linguagem usada para descrever a primeira vista da cidade portuária – uma “floresta de mastros”.

«Pela uma hora da tarde encontramos-nos em frente da Barra do Rio Grande. O comandante da Barra, que veio visitar-nos no pequeno vapor *Jaguarão* (...).

Posto que à entrada do Porto do Rio Grande seja aparentemente muito larga, os canais navegáveis são muito estreitos, apertados entre bancos de areia que se estendem tanto ao meio da entrada como ao norte e ao sul e sobre os quais as vagas constantemente rebentam. Por isso, quando, tendo entrado pelo canal do norte, passamos o semicírculo branco formado pela espuma das vagas, o comandante veio anunciar-me com muita satisfação que já tínhamos salvado a Barra. Deixando à direita a pequena povoação chamada Estação da Barra, continuamos a navegar entre duas margens igualmente chatas, igualmente arenosas, e pelo menos tão distantes uma da outra como as do Mersey em Liverpool. (...) Enfim, por detrás de uma saliência da margem do sul depara-se-nos a cidade do Rio Grande do Sul, precedida de uma floresta de mastros. Para nos aproximarmos dela é também preciso seguir um canal sinuoso e estreito, mas bem balizado com uma série de boias.
(...)

Transposta a Barra, encontramos-nos na imensidade da Lagoa dos Patos e somente avistamos a terra como uma fita negra no horizonte.

Logo depois descobre-se São José do Norte, meio enterrado nas suas areias, muito junto das quais vamos passar. Antes de nos aproximarmos do Rio Grande temos ainda de percorrer o interminável circuito

marcado pelas bóias. Surgem afinal em nossa frente os cais da cidade e a sua floresta de mastros. Estão fundeados vários vapores, dois deles carregados de tropas e prontos para partir para Montevidéu.»

Oskar Canstatt

O alemão Emil Arthur Oskar Canstatt (1842-1911) viria para o Brasil ao final dos anos sessenta, atuando como diretor da colônia Montalverne. Em 1869, na capital gaúcha, naturalizou-se brasileiro, e no ano seguinte casou-se em Santa Cruz do Sul. Regressaria para a Alemanha em 1871, e por volta de 1895 vivia como escritor em sua terra natal. Seus diversos escritos abordaram os mais variados temas, como geologia, clima, agricultura, zoologia, sendo a colonização sua abordagem preferencial. Elaborou diversificados artigos, alguns dos quais resultariam na obra *Brasil: terra e gente*,²⁸ considerada um dos livros mais lúcidos entre os escritos sobre o país, e, especificamente sobre o Rio Grande do Sul, o livro de Canstatt constitui uma das melhores descrições sobre a província e dos seus costumes logo após a guerra com o Paraguai²⁹. A cidade do Rio Grande está entre as abordadas pelo escritor alemão. No seio da narração, é citada a “temida” Barra do Rio Grande e, mais uma vez aparece a expressão

²⁸ CANSTATT, Oskar. *Brasil: a terra e a gente (1871)*. Rio de Janeiro: Irmãos Pongetti Editores, 1954.

²⁹ BARRETO, 1973, v. 1, p. 283-288.

“floresta de mastros” para designar o Porto rio-grandino.

«No segundo dia depois da partida de Desterro aproximamo-nos da temida Barra do Rio Grande, de cujo perigo todo viajante tem bastante que contar. Toda a costa plana entra tão gradualmente no mar que só em poucos lugares é que os navios podem aproximar-se dela. Além disso aparecem em diversos pontos grandes e pequenos bancos de areia longe da costa, que devido às correntes marítimas mudam de lugar de tempos em tempos. O perigo de encalhe torna-se maior quando o mar recua consideravelmente e a maré que sobrevém forma novos bancos de areia.

O Porto do Rio Grande do Sul, que fica no extremo do lago de água salobra, Lagoa dos Patos, e que se comunica com o Oceano Atlântico através dum canal curto e largo, porém também raso, é tido pelos marinheiros como um dos mais temidos ancoradouros em toda a costa oriental da América do Sul. Têm-se empregado todos os meios para evitar o encalhe dos navios que se aproximam; um navio de guarda, que lhes manda também o piloto, perto da cidade, dá-lhes ao mesmo tempo por meio do telégrafo semaforico a profundidade da água na entrada do canal. A despeito disso, o número de naufrágios por ano na Barra do Rio Grande é bastante grande. A arrebentação das vagas naquela pequena profundidade, sobretudo com o mar grosso, causa violenta ressaca, que, com a espuma e o borrifo elevando-se a grande altura, avista-se de longe como uma muralha branca no horizonte. A profundidade da água varia muito depressa, conserva-se

porém muitas vezes tão extraordinariamente baixa, por tanto tempo, que navios muito carregados ou de grande calado têm de ficar dias e semanas diante da Barra. Cada tempestade joga na costa novas massas de areia que pouco a pouco modificam inteiramente o fundo do mar. Em parte alguma são precisos pilotos mais hábeis do que os desse Porto. Tivemos muita sorte na nossa chegada, porque pudemos entrar imediatamente no Porto. De ambos os lados do navio que entrava por um canal assaz estreito seguiram-nos por muito tempo bandos dos chamados botos que apostavam carreira com o nosso vapor e com saltos loucos pareciam dar cambalhotas. As margens mostravam-se despidas de vegetação, parecendo inóspitas e desertas com a sua areia amarela. As únicas coisas que se podiam ver em terra eram a mesquinha barraca dum pescador cujas redes secavam diante dela e os inúteis despojos duma embarcação que outrora dera à costa ali. A água mesmo tomara uma cor amarelada e deixava ver uma correnteza bastante forte.

Da cidade do Rio Grande, de que se estava perto, não se via senão as pontas de alguns mastros. Depois dum curto avanço surgiram também muitas casas e pouco a pouco a cidade em toda a sua extensão. Defronte, na margem oposta, avistou-se também quando se aproximou mais uma povoação, São José do Norte, defronte da qual os navios de maior calado costumavam ancorar, enquanto que no Porto do Rio Grande só navios até nove *faden* [medida alemã de profundidade, equivalente a 1,83 metro] podem fundear. A floresta de mastros com flâmulas e bandeiras de todas as nações que cruzam os mares constitui, ao dar volta para entrar no Porto, um espetáculo surpreendente. A vida variegada que se agita em terra faz esquecer por

algumas horas a desolação da planície saárica onde se ergue a cidade.

Era exatamente meio-dia quando o *Gerente* largou ferro e começou a cena já muito minha conhecida do desembarque. Todos se apressavam, se empurravam e eram empurrados, gritavam e gritavam-lhes, de maneira que um bulício ensurdecido substituiu o costumado zum-zum no vapor. O bulício não era menor no cais, donde se estava afastado apenas alguns 15 passos e onde todos queriam chegar primeiro a bordo por uma estreita prancha, parte para receberem amigos esperados, parte para receberem objetos, cartas e novidades da Europa. Numa confusão babélica, chegavam-me aos ouvidos palavras em inglês, francês, alemão e português, e tive trabalho para, com o auxílio de três negros, safar-me com a minha bagagem daquele caos geral.

Procurei um comerciante alemão para quem trazia uma carta de recomendação, que me hospedou em sua casa com a cativante hospitalidade que se encontra frequentemente em países estrangeiros, e o bem-estar que ela proporciona é uma compensação das muitas privações sofridas nas viagens por longínquas regiões.

Rio Grande é uma cidade inteiramente comercial, onde quase não se conhece outros interesses senão os do comércio. Este acha-se na sua maior parte nas mãos de estrangeiros, entre os quais os alemães têm um lugar saliente. As maiores casas importadoras pertencem a firmas alemãs ou pelo menos de origem alemã. Uma consequência natural é que entre os navios ancorados no Porto um grande número arvorava a bandeira alemã. Ao longo do cais o movimento era grande. Aí os armazéns das grandes casas comerciais alternam-se com as lojas mais pequenas de massame e toda a espécie de

petrechos para navios, tavernas de marinheiros, hospedarias, lojas de todas as espécies de artigos e agências de tudo o que se relaciona com o mar. Montes de couros empilhados e as mantas de carne desenroladas ao sol para secar mostram logo quais são os principais artigos de comércio da Província, submetem porém com o seu cheiro repugnante o nervo olfativo dos recém-chegados a uma dura prova. O pezo, o sebo e o alcatrão amontoados também concorrem para impregnar a atmosfera na redondeza, dum aroma nada agradável. Louros filhos de Albion e negros de carapinha movimentam-se entre esses tesouros procurando cada um ao seu modo ganhar o metal sonante.»

Enrico Ambauer

O italiano Enrico Ambauer (1840-1899), que assinava suas obras como Henrique Schutel Ambauer, atuou como professor de música e residiu por vários anos no Rio Grande do Sul. Publicou *A Província do Rio Grande do Sul: descrição e viagens*³⁰, uma exposição sumária, abrangendo quase tão somente a zona litorânea do Rio Grande do Sul, num quadro em que a parte sul dessa zona era conhecida do autor, que teve por longos anos uma casa de música na cidade do Rio Grande; no que tange à parte norte, valeu-se de escritos anteriores, dos quais inclusive transcreveu longos trechos. Quando

³⁰ AMBAUER, Henrique Schutel. *A Província do Rio Grande do Sul: descrição e viagens*. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*. Rio de Janeiro, t. 51, 2ª parte, p. 25-72, 1888.

de sua presença na cidade do Rio Grande, chegou a organizar um projeto de colonização do município, o qual foi publicado em 1883³¹. Ao referir-se à cidade, dedicou especial atenção à questão do acesso marítimo, buscando apontar as causas que levavam a Barra e o Porto a terem uma “reputação pouco lisonjeira”.

«Entre o 29º e o 33º austral e 49º e 53º ocidental corre uma costa baixa, árida, monótona e triste, a qual o cauteloso navegante evita, se não se dirige ao único Porto acessível. É a costa da província do Rio Grande do Sul.

As correntezas, os ventos, os descuidos e as espertezas têm feito dar a essa costa e ao seu Porto uma reputação pouco lisonjeira.

(...)

Todas estas circunstâncias têm demorado o desenvolvimento da navegação de alto bordo para a província do Rio Grande do Sul, impedindo assim a ela tomar rapidamente o grau de adiantamento a que poderia atingir.

(...)

O Rio Grande é o único que permite entrada a navios que não demandem mais de 18 palmos, e isso nem sempre, sendo mais regular de 14 a 15.

Dificultam a entrada da Barra dois bancos que lhe obstruem a entrada, formando-se entre eles um canal mutável segundo a direção mais longa dos ventos e correntezas. A massa das águas que escoia pela Barra do Rio Grande seria mais que suficiente para ter um canal de franca navegação, se ela não tivesse perdido o declive

³¹ BARRETO, 1973, v. 1, p. 37-38.

nos dois lagos internos e na bacia que os recebe. O nivelamento, que forma esse espraiamento das águas fluviais, paralisa algum tanto o seu curso e apenas o escoamento com diminuta força permite a conservação desse pequeno canal da Barra. Com os ventos do S., SS., E., o repouso das águas aumenta o nível das bacias centrais, entrando mesmo as águas do mar até mais da metade das lagoas, as quais só com o NE. podem baixar.

É de desejar que, para o futuro, se encontre meio de aumentar a profundidade do canal, assim que a província do Rio Grande possa conseguir a afluência de uma navegação mais desenvolvida, enriquecendo-se na grande permuta internacional.

Acha-se entretanto estacionado na parte setentrional da Barra um serviço de praticagem, que honra sumamente a perícia e boa ordem com que é organizado e executado. Não só o estabelecimento possui um farol de ferro de 110 pés de altura, com luz giratória, uma atalaia de 64 pés para sinais a Marryatt, como diversas embarcações, salva-vidas e serviço de práticos e dos guardas do banco, estacionando igualmente diversos vapores do governo e de particulares para reboque.

(...)

Transposto o banco, situado a duas milhas da foz do Rio Grande, sobre o qual acha-se constantemente uma catraia balizando pra direção dos navios que demandam à entrada, o canal, que forma o desaguamento do rio, é limitado pelos dois lados por bancos mais baixos.

(...)

Ao lado oposto da bacia é o ancoradouro dos navios que entram ou saem à Barra sem que necessitem

esperar bom vento ou profundidade das águas. Um extenso trapiche conduz à terra. Logo na entrada está à direita a repartição marítima, em cuja frente estão os mastros de sinais, convencionados com a atalaia.

(...)

Comercialmente a cidade do Rio Grande deve ser, como é considerada, o interposto geral, sendo o ponto no qual convergem tanto o comércio exterior como o interior.

(...)

A parte mais importante da cidade é o seu litoral, em linha quase reta, de leste a oeste. Duas linhas de embarcações correm na mesma direção, deixando entre si um canal de poucas braças de largura, por onde transitam as embarcações que demandam o ancoradouro. As casas que margeiam o litoral, como são quase todas de sobrado de um e dois andares, algumas elegantes com graciosos mirantes, dão agradável aspecto ao panorama visto do mar.

(...)

Possui a cidade uma alfândega e um excelente cais para o serviço da mesma.

(...)

É fora de dúvida que a cidade do Rio Grande virá a ser uma das mais importantes das do Sul da América, quando um caminho de ferro a ligar com a fronteira da Província.»

Herbert Smith

O norte-americano Herbert H. Smith (1851-1919) era naturalista e realizou expedições a várias regiões brasileiras nas décadas de setenta e oitenta do século XIX. De suas viagens resultaria a elaboração de vários *papers*, muitos deles editados na publicação *The American Naturalist*. Em alguns desses escritos, Smith fez registros sobre o Rio Grande do Sul, onde esteve em 1882 e 1883, desenvolvendo um critério mais jornalístico do que geográfico, ainda que abordasse diversos temas com enfoque “científico” para os padrões da época. Também em sua obra sobre a viagem do Rio de Janeiro ao Mato Grosso, houve um espaço destinado ao Rio Grande do Sul³², mantendo seu estilo ameno e elucidativo³³. Sobre a cidade do Rio Grande, Smith descrevia a “tão caluniada Barra do Rio Grande”, fazendo referência às dificuldades, às possibilidades de melhoramentos e aos “temidos” e “terríveis” ventos que assolavam a região.

«A água que de todos os rios corre para as lagoas mal chega para contrabalançar a evaporação destas grandes superfícies de água rasa; por isso, o desaguadouro do Rio Grande é pequeno e irregular, dependendo antes dos ventos dominantes que da drenagem das águas interiores; as marés, muito baixas ao longo dessa costa, não têm grande efeito sobre ele. Na cidade do Rio Grande, a 25 quilômetros do oceano, a

³² SMITH, Herbert H. *Do Rio de Janeiro a Cuaibá*: notas de um naturalista. São Paulo: Melhoramentos, 1922.

³³ BARRETO, 1976, v. 2, p. 1287-1288.

água é quase sempre salgada ou salobra, e durante ventanias continuadas de leste a água salgada estende-se pela Lagoa dos Patos e entra até na Lagoa Mirim.

Aqui temos, pois, uma das principiaes causas da tão caluniada Barra do Rio-Grande. As ondas e correntes oceânicas, arrastando a areia através da boca do canal, encontram pouco obstáculo a sua obra, porque a corrente do rio é pequena e irregular, muitas vezes interrompida dias seguidos por uma contracorrente, que, penetrando na lagoa, auxilia antes do que impede a formação de bancos. Suprimento incessante de material para construí-los fornecem os ventos do norte, que muitas vezes despejam no canal nuvens de areias das dunas adjacentes; fornecem ainda as correntes de dentro da lagoa, que trazem mais areia e argila.

Entretanto, esses processos são muito lentos, e o trabalho de anos pode ser desmanchado por uma só tempestade. Diz-se que nos primeiros anos do século a Barra era impraticável, exceto para embarcações de pequeno calado. Cerca de 1820, se não me engano, foi arrombada por violenta tempestade de leste, de sorte que os maiores navios podiam entrar, mas desde então tem ido gradualmente aterrando de novo. A duas passagens, a do norte e a do sul, ora se prefere uma, ora outra, conforme o tempo. Há cerca de um ano, a passagem do norte, que se tornara quase impraticável, foi aberta de súbito, e agora é a que mais geralmente se usa.

O trabalho de melhorar a Barra e o Rio Grande limita-se agora a dragagens e ao estreitamento artificial do canal. Falta-me competência para julgar do valor dessas obras e decidir se os obstáculos e inconvenientes da Barra são ou não superáveis: também os mais

distintos engenheiros não estão de acordo a esse respeito. Mas não há duvidar que a questão é muito séria para o comércio.

De Santa Catarina quase até Montevidéu, a costa não possui outro ponto que, mesmo por figura de retórica, se possa chamar porto, e os perigos da navegação são bem visíveis nos numerosos destroços encontrados a cada canto, restos medonhos dos temidos *pampeiros* do Sul, e do ainda mais terrível *carpinteiro*, vento de leste, assim chamado porque junca as areias de vigias e tábuas.

Por trás das dunas de areia, quase sem comunicação por terra, fica uma das mais prósperas e progressivas províncias do Brasil, província cujo comércio está completamente à mercê destes trabalhadores irrequietos – os ventos e as ondas. Uma mudança temporária de correntes, um vento continuado, podem segregar o Rio Grande do comércio do mundo. Mesmo em circunstâncias normais, os meios de transporte andam mutilados; grandes navios não podem nunca passar a Barra, e os que calam mais de três metros são muitas vezes expostos a demoras longas e vexatórias.

Sei de uma barca inglesa que esteve presa no Rio Grande quase um ano inteiro, de 1880 a 1881. Calava doze pés ingleses, e durante longo tempo a Barra foi-lhe inabordável. Um dia, enfim, houve água suficiente; levantou-se âncora a toda pressa, e a embarcação moveu-se, mas apenas chegou à Barra, desceu a água a 11 ½ pés, e foi obrigada a voltar. O capitão, segundo me disseram, ficou doido, em consequência da decepção.

Além dos vários planos de melhoramentos da Barra, têm havido muitos outros para abrir a província, de diversas maneiras. Um é cavar um canal navegável através da

península que separa a Lagoa dos Patos do oceano, plano cujo resultado definitivo seria talvez deslocar a questão da Barra para a boca do canal. Outro é criar um porto artificial na costa e ligá-lo a Porto Alegre por meio de estrada de ferro. O mais geralmente apregoado, e provavelmente o melhor, é ligar Porto Alegre a Santa Catarina por meio de estrada de ferro, plano que sem dúvida será realizado mais cedo ou mais tarde.

O certo é que qualquer sistema eficaz para levantar o comércio do Rio Grande do Sul há de envolver grande dispêndio de dinheiro. É este um dos casos em que a economia acarretará mais consideráveis despesas, simplesmente porque os sistemas econômicos não atingem o fim almejado.

Se pudesse dispor de todo o dinheiro que se vem gastando até hoje para meios melhoramentos da Barra, ter-se-ia recursos mais que suficientes para acabar inteiramente com os obstáculos, quer construindo uma estrada de ferro, quer abrindo um porto artificial.

(...)

Os vapores da linha nacional foram especialmente construídos para a Barra do Rio Grande. Quase todos calam menos de três metros de água, e podem agora entrar em qualquer tempo; alguns anos atrás eram sujeitos a longas demoras. De resto, no tempo calmo nada há na Barra que inquiete de modo particular; vêem-se linhas de ondas que arrebatam espumosas à direita, e à esquerda, com largo espaço no meio; uma pequena embarcação, ancorada nesse espaço, apresenta várias bandeiras cabalísticas, mudadas a intervalos, mudanças a que correspondem outras de uma torre da praia. A embarcação anda cheia de gente, e duas pessoas estão constantemente sondando com varas compridas;

as bandeiras indicam a profundidade, que é sujeita a constantes e rápidas variações.

Se tivesse um inimigo de quem desejasse tomar alguma vingança exemplar, trataria de arranjar-lhe um emprego vitalício na barca de sinais do Rio Grande. Vê-la basta para tornar doente uma pessoa: inclina-se, empina-se, desce, rodopia, faz todos os movimentos possíveis, exceto virar de boca para baixo e pôr de pé. A vida é agradável, quer horizontal, quer perpendicular; vida a um ângulo de 45° graus pode tolerar-se, mas a vida em curva parabólica móvel, complicada de esguichos de água salgada, chuva, sol que escalda, e responsabilidade oficial, não vale a pena viver-se.

Tinham em outro tempo – não sei se têm ainda – um vaporzinho que servia de guia, chamado *Manuel Diabo*, cujo ofício era ir adiante das embarcações que entravam, apontando-lhes o caminho. Com este guia satânico entrávamos, trambolhando uma ou duas vezes nos baixios; mas já estávamos avisados e pouco susto tivemos, embora a solidez do fundo do navio. *Manuel Diabo*, tendo-nos posto a paz e salvamento no caminho estreito que leva para o Rio Grande, retirou-se roncando enxofre.

Seguimos, pois, nossa viagem rio acima. Alarga-se ele uma meia légua, entre duas fileiras de cômoros de areia abrasada, da qual é um alívio desviar os olhos, para fitá-los nas águas arrepiadas e nas graciosas embarcações que deitavam âncora. Uma barca, ao passarmos, ia dar a vela e o ritmo *Yo-heave-yo, yo-ho* dos marinheiros ingleses, que chegava atenuado, trazia-nos à memória dias que lá se foram.»

Artigos jornalísticos

Como meio de comunicação mais eficaz na difusão de informações e opiniões, ao longo do século XIX, a imprensa escrita teve um papel significativo na formação dos hábitos, dos gostos, das atitudes, dos desejos e, enfim da opinião pública³⁴, de modo a constituir um “instrumento de manipulação de interesses e intervenção na vida social”, proporcionando estudos nos quais ela pode atuar “como agente da história”, permitindo “captar o movimento vivo das ideias e personagens que circulam pelas páginas dos jornais”³⁵, vindo a influenciar a informação e a opinião das coletividades humanas³⁶. Essa valorização do jornalismo como instrumento para as pesquisas históricas levou os historiadores a enfrentar e sobrepujar uma série de obstáculos intrínsecos à utilização desse tipo de documentação, como a falta de coleções completas; os problemas de conservação material das fontes³⁷; a carência de informações complementares nos documentos oficiais e “uma mediocridade geral dos

³⁴ BESSA, Pedro Parafita. Uma análise do conteúdo dos jornais. *Revista do Arquivo Municipal*. São Paulo: v. 149, jul. 1952. p. 23.

³⁵ CAPELATO, Maria Helena Rolim. *Imprensa e História do Brasil*. São Paulo: Contexto, EDUSP, 1988. p. 21.

³⁶ Cfe.: BRIGGS, Asa & BURKE, Peter. *Uma História Social da mídia: de Gutenberg à Internet*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2004. p. 215.

³⁷ Ver: RODRIGUES, José Honório. *A pesquisa histórica no Brasil*. 4.ed. São Paulo: Cia. Ed. Nacional, 1982. p. 170.

arquivos de empresas que permitiriam descrever a *instituição* do jornal, suas finanças, seus métodos de recrutamento e suas ligações cotidianas com os diferentes poderes”³⁸.

A cidade do Rio Grande possuiu por diversas décadas uma imprensa das mais importantes no contexto regional e até nacional, praticando-se na cidade portuária aquilo que se poderia caracterizar como um “jornalismo de ponta” para os padrões da época. O estudo dos diversos periódicos rio-grandinos permite a identificação de diferentes padrões editoriais, posturas político-partidárias e modos de pronunciar-se diante dos acontecimentos. Diante disso, os diários rio-grandinos, considerados como representantes da imprensa séria buscaram a construção de discursos considerados como sérios e unívocos. Nesse caso, as disputas político-sociais manifestaram-se através dos periódicos, porém, às vezes de forma mais velada e implícita, e, quando mais abertas, foram limitadas no cronológico, respondendo a uma dada circunstância política momentânea, ou ainda foram típicas de determinadas fases pelas quais cada um deles viesse a passar. Ocorria, assim, uma tendência dessas folhas a buscarem um certo equilíbrio entre as suas manifestações mais veementes e os seus interesses comerciais e de sustentação financeira, tendo em vista a necessidade da manutenção da venda das assinaturas e da publicação de material publicitário. Desse modo, além do controle legal, as folhas diárias chegavam, muitas vezes, a impor a si mesmas verdadeira

³⁸ JEANNENEY, Jean-Noël. A mídia. In: RÉMOND, R. (org). *Por uma história política*. Rio de Janeiro: Ed. da UFRJ, Ed. da Fundação Getúlio Vargas, 1996. p. 214.

autocensura, com base na disciplina, de acordo com as contingências históricas reinantes.

A univocidade discursiva, concernente às publicações diárias rio-grandinas, caracterizadas por uma circulação regular e perene ao longo de várias décadas, deveu-se fundamentalmente à constante busca, de cada um dos periódicos, pelo equilíbrio entre a expressão de convicções e os interesses de sustentação. Assim, apesar de cada um dos jornais ter uma filiação ou simpatia partidária bem definida, havia “o problema fundamental de assegurar uma venda estável” e da “possibilidade de construir um plano comercial”. Mesmo que as motivações político-ideológicas se constituíssem em elemento de significativa importância, elas não puderam ser consideradas de modo isolado, pois “só em condições excepcionais, em determinados períodos de *boom* da opinião pública”, poderia ocorrer “que uma opinião tivesse sorte independente da forma exterior na qual fosse apresentada”, uma vez que “o modo de apresentação tinha grande importância para a estabilidade do negócio”³⁹. Deste modo, os diários rio-grandinos intentaram constantemente incluir-se no seleto grupo dos praticantes de uma imprensa séria, numa manifesta intenção de distingui-los da pequena imprensa. Cada qual com sua própria identidade, desenvolveu uma diferente estratégia discursiva e organizou um plano editorial que lhes permitisse encontrar seu espaço no conjunto da imprensa rio-grandina.

Entre os jornais mais longevos da cidade do Rio

³⁹ GRAMSCI, Antonio. *Os intelectuais e a organização da cultura*. 9.ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1995. p.179.

Grande, destacaram-se aqueles criados no século XIX, como o *Diario do Rio Grande* (1848-1910), cuja principal característica, apesar de manifesta simpatia pelas greis partidárias, foi a busca de um primado da notícia como norte editorial, o *Commercial* (1858-1882), que junto de suas convicções partidárias, era profundamente preocupado com as lides mercantis e responsável por uma das mais confiáveis “revistas comerciais” da Província, o *Artista* (1862-1912), fundado como pequeno semanário dos artífices, e vindo a transformar-se em uma das principais folhas noticiosas, comerciais e políticas, aparecendo como verdadeiro doutrinário liberal e o *Echo do Sul* (1858-1934), que chegou a ser conhecido como o decano do jornalismo rio-grandino, caracterizando-se essencialmente pelos seus vínculos partidários primeiramente aos conservadores, durante o Império, e depois aos federalistas, na maior parte da República, e, já na centúria seguinte, buscaria manter uma postura de independência em relação à política.

A imprensa diária rio-grandina, tendo em vista a longevidade dos periódicos cobriria incessantemente o conjunto da formação histórica rio-grandina, rio-grandense, brasileira e mundial desde os anos quarenta do século XIX, de uma forma ininterrupta até a contemporaneidade. Os jornais que representaram essa imprensa constantemente se colocavam como defensores dos interesses da população, fosse no âmbito local, no regional ou no nacional, de modo que reivindicações por melhorias constituíam uma recorrência nas páginas dessas folhas. As condições de acesso ao Rio Grande se inseririam a contento nesse conjunto de informações/opiniões expressas através dos jornais diários, desenvolvendo-se constante e sistemática

campanha em prol da desobstrução da Barra e de ampliação da infraestrutura portuária. Acompanhando e dando voz à aspiração da comunidade, a imprensa diária tinha na questão do Porto e da Barra um tema verdadeiramente cotidiano, de modo que uma amostragem no que tange a dois dos piores anos em termos de acesso ao Rio Grande – 1860 e 1881 – permite a plena observação dessa tão candente aspiração comunitária.

DIÁRIO DO RIO GRANDE, 12 jan. 1860

Ainda o nosso ancoradouro

«Por mais de uma vez temos chamado a atenção pública sobre o estado deplorável de nosso ancoradouro que vai obstruindo-se de dia a dia, e se continuar nesta marcha de desleixo em breves anos o canal do Sul servirá tão somente para ancoradouro de navios de pequena lotação.

O nosso ancoradouro além de estar obstruído em parte por navios que jazem a pique, é diariamente atulhado com o lixo que ali é lançado de terra, e com os resíduos dos navios.

Isto temos visto por mias de uma vez; até navios que conduzem carvão quando terminam a descarga, o cisco que fica atiram ao canal, não prevendo que aquilo é um mal para eles próprios.

É sabido que todos os despejos dos navios são lançados ao mar, e é sabido também que até agora pouca ou nenhuma precaução se tem tomado a este respeito e tudo isto contribui para o atulhamento de nosso porto.

Que medidas se hão tomado para evitar esses abusos?...

Enquanto, porém, não se ordena e contribui-se para a limpeza de nosso ancoradouro, procuraremos evitar pelos meios seguintes a continuação desse pouco cuidado que há em conservá-lo.

Primeiramente, a exemplo de quase todos os portos da Europa e América, tenha a capitania uma barça que em dias marcados da semana percorra o porto, recolhendo de bordo de todos os navios o lixo e resíduos de cargas, aplicando uma severa multa aos que lançarem ao mar a mais pequena partícula de objetos que possam ser prejudiciais ao fim que se propõe. E esse esterco, ou como lhe quiserem chamar, pode ser aproveitado para aterrar a nova praça da Macega, prestando assim a capitania dois importantes serviços ao mesmo tempo.

Segundo, os fiscais da Câmara e a polícia devem vigiar continuamente sobre a margem do porto, e castigar com severidade toda aquela pessoa que fizer despejos naqueles lugares, marcando previamente a Câmara Municipal, um lugar para esse fim.

Pondo em prática essas duas medidas, de muito fácil realização, se sustaria o atulhamento de nosso porto.

Depois, por parte da capitania, ainda podia ela prestar mais outro relevante serviço, ordenando a extração desses navios que estão obstruindo o canal, principiando pelo brigue *Memória* que há bem poucos dias foi arrematado com essa condição.

Efetuada isto, esperaremos então a determinação do governo, e que nos envie a barca de escavação prometida, para abrir e aprofundar o canal da Barca.

Com estes melhoramentos é bem provável que se pudesse dispensar de aliviarem, na vila de S. José do Norte, os navios de maior calado, e facilitaria sobremodo a descarga, tornando-a menos dispendiosa, e produzindo com a desapareição de tais estorvos, uma economia de tempo que daria um não pequeno lucro para o comércio e para o fisco.

Nestes últimos dias essa necessidade tem-se feito mais palpitante. A entrada de alguns navios de maior calado, depois mesmo de terem aliviado uns no Norte e outros na boia por terem encalhado, aglomeraram-se na ponte da descarga, o que tem feito a alfândega trabalhar algumas horas além das marcadas para o expediente – e isto não teria acontecido se o canal da Barca fosse profundo, e oferecesse aos navios entrada gradual.

Esperamos portanto que se ponha em prática os meios aqui indicados para evitar esse mal tão prejudicial a todos.»

O COMMERCIAL, 30 abr. 1860

As necessidades do Rio Grande

«Tendo felizmente chegado o momento em que os representantes da nação reunidos para prover às necessidades do país e decretar sábias medidas que devem contribuir para seu engrandecimento, julgamos de nosso dever apontar algumas necessidades especiais que reclamam enérgicos e prontos remédios.

(...)

A primeira que ao nosso ver merece toda a atenção do ministério e em seguida a dedicação da Assembleia Geral é o canal da Barca: todos os dias aumentam as dificuldades da navegação; todos os dias

forçadas despesas pesam sobre todos os gêneros de importação e de exportação. Por pouco que continue o abandono em que tem estado até hoje, estará cortada a nossa comunicação direta com a Barra. A máquina de escavação deve quanto antes ser remetida e empregada em contínuo trabalho para obstar a completa obstrução do canal. Sabemos que a encomenda daquela está feita há muitos meses e cremos que se terá trabalhado na sua confecção com todo o afinco, porém dado o caso que não esteja pronta, convém dar algumas providências que atenuem o mal que sentimos e previnam a ruína de que em breve somos ameaçados.

A segunda necessidade é a construção de um cais, que não pode ser empreendida pelos cofres provinciais, porque seus rendimentos não chegam para fazer face a esta e outras despesas indispensáveis; é uma obra pública que pelo governo deve ser feita à custa do país; da sua falta e da natureza do terreno em que se acha construída esta cidade nasce a obstrução do canal da Barca, em parte: assim pensam os homens entendidos na ciência, e a mais pequena atenção basta para que seja atendida sua valiosa opinião. A areia e outras terras movediças que não são detidas por um paredão, pouco a pouco abalam as frágeis barreiras que lhe são opostas, e em grandes massas se precipitam no mar e foram aqueles bancos e baixios que todos os dias se descobrem mais volumosos e por conseguinte mais terríveis para a navegação.»

O COMMERCIAL, 20 ago. 1881.

Barra do Rio Grande

«É deplorável o estado da Barra da Província, produzindo esse estado graves transtornos em geral e prejuízos imediatos ao comércio.

Medidas prontas se fazem necessárias, devendo ser adotadas e deliberadas pelo governo ou por quem tiver competência.

Acham-se na Barra, a longos dias, à espera do sinal de saída, trinta e tantos navios, carregados de gêneros de exportação da província, destinados aos mercados consumidores. (...)

Fora da Barra, ansiosos pelo sinal de entrada, por qualquer modo, velejam mais de dez navios, carregados de produtos de importação, alguns dos quais já escasseiam no mercado.

No número desses conta-se o vapor *Rio de Janeiro*, procedente da capital do Império, que há três dias, balouçando-se sobre as vagas, contempla a atalaia da Barra e espera a catraia ou vapor ao serviço da praticagem, que o habilite a singrar o canal.

Deve ser desagradável a situação dos passageiros desse vapor, que à vista da Barra, não pode contudo transpor.

Há quatro dias, em um dos navios que velejam fora da Barra, sentiu-se falta de alimentos, e os horrores da fome acudiram ao espírito da tripulação.

Cinco homens desse navio, arreando um escaler e guarnecendo este aproarão à terra, vencendo as vagas que ameaçavam submergir o frágil batel, em procura de gêneros a satisfazerem as necessidades da vida.

E, no entretanto, a catraia e o vapor da praticagem não podem ir em socorro desses navios!

Nem mesmo os vapores de reboques, que calam pouca água, um não excedendo seu calado a 8 palmos!

A dar-se um sinistro, não haverá salvação possível, devendo os náufragos considerarem-se irremediavelmente perdidos!

O comando da praticagem da Barra não tem à sua disposição um vapor que transponha a mesma Barra e vá receber do paquete *Rio de Janeiro* as malas e os passageiros, conduzindo aquelas e estes à terra, e habilitando o mesmo paquete a prosseguir em sua viagem, tocando de regresso neste porto, para deixar a carga!

Admita-se que, prolongando-se a estada do paquete *Rio de Janeiro* fora da Barra, sente-se a falta de provisões de boca/ e com essa falta a de carvão para seguir a viagem.

Que horrível situação não será a dos passageiros e tripulação desse paquete, considerando-se perdidos e na impossibilidade de serem socorridos!

Diz-se que a Barra tem estado impraticável; o canal estreitou-se e mudou de direção; que os ventos são contrários; o mar alteroso; as vagas sucessivas; e as águas baixas; tudo isso obstando funcionar o vapor ao serviço da praticagem e os rebocadores!»

ECHO DO SUL, 25 ago. 1881

Barra da Província

«Muito se tem escrito sobre o assunto consubstanciado nessa epígrafe, mas tudo tem sido o mesmo que pregar no deserto.

As representações da Associação Comercial desta praça, as reclamações da imprensa, os relatórios dos inspetores da praticagem demonstrando a necessidade de reformar o material de serviço na nossa Barra - tudo tem sido inútil.

O governo entende que, ou não são dignas de fé todas essas informações, ou que não vale a pena o Estado despender alguns contos de réis com alguns melhoramentos na Barra do Rio Grande do Sul, e faz ouvidos de mercador.

Há tempos que a Associação Comercial desta cidade, interpretando as queixas do comércio e da imprensa, secundou os pedidos dos comandantes da Barra, reclamando alguma atenção do governo imperial para o estado quase inservível do seu material.

Na Câmara dos Deputados e no Senado vozes se fizeram também ouvir no mesmo sentido.

Mas tudo foi e tem sido inútil.

O governo nenhuma atenção presta a essas reclamações, apesar de tratar-se de avultados interesses do comércio e da navegação.

Dir-se-ia que a Barra da Província é propriedade particular, com a qual nada tem que ver o governo do país.

E no entanto é essa Barra a mais arriscada de todas quantas há no nosso litoral, de um a outro extremo do Império, e, portanto, a que devia merecer mais atenção dos poderes públicos.

Barra cheia de escolhos, sujeita a constantes evoluções, de maneira a não inspirar confiança, por isso que no curto espaço de poucas horas, dá e nega acesso aos navios, devia, mais do que qualquer outra, dispor de

um material que oferecesse as melhores garantias de segurança.

Mas infelizmente é o contrário o que todos vemos.

Algumas catraias, frágeis embarcações que, apesar da intrepidez e valentia dos práticos, quase não prestam serviços, senão em condições favoráveis do tempo; um vapor de calado superior à profundidade ordinária da Barra – tais são as embarcações de que a praticagem dispõe.

De maneira que, no inverno, nas piores temporadas, quando a Barra obstina-se em não dar saída nem entrada aos navios que, em grande número, aguardam ocasião de transpô-la, dificilmente se consegue sondar o canal e prestar qualquer serviço às embarcações que demandam esta província.

Isto se repete quase todos os anos, e ainda ultimamente, por espaço de cerca de um mês.

Paquetes estiveram dias e dias fundeados na costa, sem haver meio de comunicação com eles, por falta de uma embarcação apropriada, com segurança e calado para transpor a Barra.

O governo sabe ou deve saber de tudo isto; mas nenhuma providência dá, apesar das reclamações dos seus funcionários, do comércio e da imprensa.

Demonstrou-se-lhe em tempo a necessidade de uma lancha a vapor que, em certas emergências, as mais perigosas, pudesse substituir as catraias no banco e mesmo o vapor *Jaguarão* ou outro qualquer do seu calado.

Atendeu o governo a essa reclamação? Eis o que ignoramos. O que sabemos é que já havia muito tempo suficiente para ser atendido esse justo pedido.

Informam-nos, porém, mas não garantimos, que a lancha fez-se com efeito, mas foi mandada para outro ponto do Império.

Mas isto não pode continuar assim.

Se o governo não pode ou não quer fornecer o material necessário para a nossa Barra, melhor é que entregue a sua administração a uma empresa particular, que disponha de elementos para fazer o serviço com mais regularidade, segurança e prontidão.

Como se vê (...) para receber carvão há absoluta necessidade do *Jaguarão* deixar a Barra, embora a sua presença seja ali indispensável.

Mas é que a catraia que podia receber o combustível acha-se em condições de inservibilidade, havendo mesmo receio de vê-la sossobrar qualquer dia, tal é o deplorável estado em que se acha.

Ora, nem tanto nem tão pouco.

Não exigimos que o governo faça da Barra desta Província a *menina dos seus olhos*; mas também deixa-la quase ao abandono, não prestando a menor atenção às suas necessidades, é desleixo censurável, por isso que afeta importantíssimos interesses do comércio.

Digne-se, pois, o Sr. Ministro da Marinha, tomar em consideração estas observações, que não são inspiradas pelo desejo de molesta-lo, mas sim pelo de ver a Barra do Rio Grande servida de melhor material.»

O COMMERCIAL, 28 out. 1881

Barra da Província

«Projeta experimentar-se na remoção das areias que obstruem o canal de nossa Barra uma máquina de

ferro com rodas dentadas que deve funcionar com o auxílio dos rebocadores que se prestam a esse auxílio, garantidas unicamente as despesas com o combustível ou o carvão.

Propõem-se a fazer face a essas despesas alguns negociantes e armadores desta cidade.

Trata-se de uma simples experiência.

Máquinas semelhantes àquelas a que nos referimos são empregadas na Europa na desobstrução de canais e barras arenosas, com manifesto aproveitamento.

São dignos de louvores os negociantes e armadores que se propõem a um não pequeno sacrifício pecuniário e os proprietários de rebocadores que prestam estes, para o fim indicado.

Assinalado e relevante é o serviço.»

ARTISTA, 29 out. 1881

A Barra da Província

«Tem chegado a tal ponto o estado de nossa Barra que, tentar algum esforço para seu melhoramento, ainda que transitório, parece necessário.

A iniciativa privada pretende levar a efeito uma experiência que, há mais tempo, deveria ter sido objeto das vistas e de ordens dos poderes do Estado.

Não se trata de consumir o dinheiro em uma obra de luxo ou de vaidade, que vá unicamente aproveitar a uma cidade.

Trata-se de abrir comunicações desta província como resto do universo.

Sabemos que, em épocas remotas os fenômenos de obstrução que hoje se dão, já foram presenciados e

por temporadas bastante largas. Sabemos igualmente que, entregue aos únicos esforços da natureza, a Barra se tem aprofundado e que ora extraordinariamente baixa por três meses e mais, tem estado profunda e para mais de 20 palmos por períodos de anos - variando entre esta profundidade e a de 15 palmos.

Dissemos que a iniciativa privada ia experimentar a possibilidade de melhorar a Barra.

É claro, para todos quantos habitam esta cidade e conhecem, portanto o mar - é claro que não haveria draga que pudesse escavar o obstáculo. Pensar em tal, até ao menos que mudem completamente o sistema de caçambas - seria absurdo.

Procurar romper a adesão da areia conglomerada no banco, desagregá-la e entregá-la à correnteza para que esta a espalhe - é o fim proposto.

Existe o aparelho e rebocado por vapores, espere-se, ainda que fraco possa ser o resultado - um benefício que consistirá em indicar as modificações e aplicarem ao aparelho.

A direção da operação confiada a homens práticos, que há longos anos conhecem este tropeço à nossa navegação e o estudam diariamente, saberá melhor do que ninguém aproveitar o engenho que se lhe proporciona.

Contamos que algum resultado se colherá, mormente havendo perseverança e escolhendo as boas ocasiões.

Seja-nos porém lícito, neste conceito de idéias, em que todas devem ser acatadas e estudadas, externarmos um pensamento que nos persegue tenazmente e que talvez nos faça passar aos olhos dos amigos benévolos como monomaniacos.

Pensamos que o emprego do dinamite seria um precioso recurso para a abertura temporária da Barra, destruindo os bancos que pela praticagem fossem julgados os mais perigosos.

É pouco conhecido por entre nós o efeito daquele agente destruidor, de que acabo de falar.

A dinamite é entretanto muito conhecida na Europa e seu emprego de dia para dia aumenta.

(...)

[Pode-se induzir] que a dinamite aplicada por meio de cilindros de pouca resistência aos bancos de areia deverá produzir efeitos incalculáveis, com o choque da água que obrará como condutor das partes desagregadas.

Desejaríamos infinitamente que, a par da experiência que vai tentar atualmente, se experimentasse também o torpedo de dinamite.

Experimentem. Pouco custará.»

ECHO DO SUL, 4 nov. 1881

Barra da Província

«Falou-se há dias (...) de que por iniciativa de alguns cavalheiros e com o concurso do corpo comercial desta praça, se ia tentar, por meio de uma grade dentada, de remover parte das areias que obstruem o canal.

Efetivamente a grade³, depois de consertada foi conduzida para o Pontal da Barra.

Consta-nos, porém, que se acha sobre o trapiche e ainda não entrou em serviço.

Não sabemos a que atribuir esta delonga no começo de um trabalho do qual todas as probabilidades fazem esperar bom êxito.

A Barra continua em estado pouco lisonjeiro, e por conseguinte a causar grandes transtornos ao comércio e à navegação.

Seria conveniente que os dignos cavalheiros que iniciaram essa ideia tratassem quanto antes de dar-lhe execução.»

ECHO DO SUL, 5 nov. 1881

Barra da Província

«Em relação à notícia que ontem publicamos sobre o projeto de remoção das areias da Barra, informou-nos pessoa competente do seguinte:

Que não se fez a grade entrar ainda em trabalho, em primeiro lugar porque a Barra não tem permitido.

Que há necessidade de alguns acessórios que se estão preparando na oficina de fundição.

Que a grade para trabalhar satisfatoriamente, precisa de sofrer algumas modificações, o que se está fazendo a toda a pressa.

Que nos vapores que a tem de puxar, se fazem necessários alguns preparos, para os quais também já foram expedidas as competentes ordens.

Em resumo: os iniciadores da ideia não se tem descuidado, e esperam dentro em poucos dias dar princípio ao trabalho.»

O COMMERCIAL, 21-22 nov. 1881

Barra da Província

«Um acontecimento recente impele-nos a algumas rápidas considerações que submetemos à apreciação do digno administrador da província e ministro da Marinha do Gabinete de 28 de março, provocando providências atinentes a evitar-se a reprodução de fatos semelhantes.

O estado da Barra da Província, essencialmente em determinadas épocas do ano, em que as águas se conservam extremamente baixas, variável o canal, e dá-se impossibilidade muitas vezes de efetuar-se a praticagem, faz com que se conservem à vista da mesma Barra, ora fundeados, ora velejando, por espaço de dois, três e mais meses muitos navios, aguardando ensejo favorável a ser-lhes franqueada a entrada.

A não ser assim, só resta a esses navios arribarem aos portos distantes de Santa Catarina ou Montevideú.

A arribada em tais condições, sempre prejudicialíssima, acarretaria ainda a conseqüência, regressando os navios arribados a este porto, darem-se os mesmos obstáculos a transporem a Barra, sempre caprichosa e inconstante está, mudando às vezes de um momento a outro; impassíveis os navios distanciados, de adivinharem ou preverem as ocasiões dessas mudanças.

São, conseqüentemente, forçados semelhantes navios a, depois de uma longa viagem, conservarem-se à vista de nossa Barra, sujeitando-se a todas as contrariedades, aguardando ocasião favorável a singrarem o canal; prolongue-se embora a ansiedade por dois ou três ou mais meses.

A demora longa, além de toda a expectativa, embora repetidas vezes se dê, não pode ser prevista e prevenida.

Os navios sujeitos a essa demora sentem a falta de comestíveis e água, necessários a alimentar a tripulação e passageiros, se os conduzem.

Nesse transe, é necessário procurar suprirem-se, vindo à terra, e só o podem fazer, vendendo um longo espaço, arrostando alterosas vagas em uma frágil embarcação ou pequeno bote, e isso mesmo em ocasiões que o mar não esteja cavado e tormentoso.

O comando da Barra e praticagem, além dos vapores particulares de reboque, dispõe de um do Estado, que deve estar sempre em efetivo serviço, ou pelo menos pronto a ser empregado em todas as emergências.

Porque, um dos vapores à disposição do comando da Barra e praticagem ou aquele do Estão, quando existam navios há muito esperando sinal de entrada em frente à mesma Barra, não dirigir-se, pelo menos de oito em oito dias a comunicar-se com esses navios, verificando se sentem falta de alimentos ou outras necessidades imperiosas, suprimindo ou habilitando-se a suprir essas necessidades, devendo todas as despesas serem satisfeitas pelos consignatários ou correspondentes dos navios socorridos?

Isso se observa em todos os países em que existem barras semelhantes à do Rio Grande, e reproduzem-se os acontecimentos que nesta se observam.

Há dois dias, sentindo-se a bordo do brigue inglês *Retina*, que há perto de três meses se acha à vista da Barra, aguardando o sinal que lhe permita transpô-la,

falta absoluta de alimentos; em tão desesperada situação, embarcou o capitão desse brigue em um pequeno bote e com ele os marinheiros que entendeu necessários, e nessa frágil embarcação dirigiu-se à terra a buscar e conduzir os suprimentos necessários.

Com esse desfalque na tripulação, ficou a guarnição do brigue reduzida a três únicas pessoas, insuficientes ao serviço e manobras; e a dar-se qualquer eventualidade, a sobrevir inesperadamente um temporal, a acontecer qualquer sinistro ao bote dirigido à terra/ em que apuros ver-se-iam os três únicos marinheiros que ficaram a bordo do brigue?

O bote com direção à Barra soçobrou, felizmente, quando estava próximo desta, sendo socorridos aqueles que o guarneciam por um morador da costa, e com o auxílio desse socorro, podendo se salvarem os tripulantes, conduzindo aquele, que tão a propósito correu em auxílio dos que lutavam com a morte, o capitão do brigue ao chefe da praticagem, que não sabemos, se o atendeu, nem, porque meios.

(...)

Nosso fim é obtermos do digno administrador da província e ministro da Marinha, no sentido de serem socorridos os navios, que por tempo se conservam à vista da Barra, aguardando o sinal e momento de transpô-la, comunicando-se a praticagem, periodicamente, com esses navios, verificando suas necessidades, imperiosas e urgentes, providenciando-se no sentido de serem supridas, evitando-se serem esses navios constrangidos, chegada a guarnição ao último extremo, a enviarem à terra, um pequeno batel, com perigo eminente da existência daqueles que em uma situação desesperada, sentindo os primeiros sintomas da

fome, não recuam em atirar-se ao perigo, guarnecendo embarcações tão fracas a lutarem contra o furor das vagas.

O que acabamos de expor com referência ao brigue inglês *Retina*, tem-se dado, com muitos outros navios em completa identidade de circunstâncias, e continuará a dar-se, a não serem tomados esses acontecimentos na devida consideração, pelas autoridades para as quais apelamos.

Estamos convencidos que as providências reclamadas não se farão demorar.»

ECHO DO SUL, 26 nov. 1881

Barra da Província

«O Rio Grande do Sul está, comercialmente falando, atravessando uma crise cujas conseqüências, a continuar semelhante estado de coisas, sugerem temerosas apreensões.

Estamos a braços com ingentes dificuldades.

O comércio vê-se manietado em seus movimentos, não lhe sendo possível, por motivos de ordem superior e alheios à sua vontade, cuidar do seu desenvolvimento, ampliar as suas transações e atender a todas as suas exigências.

Tudo isso devido ao mau estado da Barra, que continua oferecendo dificuldades insuperáveis e agravando as circunstâncias econômicas da província.

E não é só ao comércio que atinge o mal de que todos se queixam; todas as classes sentem os efeitos desta situação anormal; todas participam dos prejuízos ocasionados pela prolongada demora de navios em grande número dentro e fora da Barra.

Embarcações há que aguardam há meses ensejo de entrar e sair a Barra, com grandes e incalculáveis transtornos e prejuízos dos armadores e donos dos respectivos carregamentos.

Navios há que já tinham tempo de chegar a seu destino e virem ou irem de volta.

No intuito de facilitar a saída dos que há longo tempo aguardam a ocasião de sair, recorreu-se à medida extrema de aliviar alguns de maior calado. Infelizmente, porém, os resultados, exceção de bem poucos navios, não corresponderam ao meio empregado.

Há embarcações que, apesar de terem aliviado, continuam no ancoradouro da Barra, por absoluta impossibilidade de saírem.

Por outro lado, tem-se observado o mesmo expediente com alguns navios fora da Barra, o que é muito mais trabalhoso e de maiores despesas.

Acresce que há navios carregados de produtos bovinos destinados aos portos da Europa e da América do Norte, os quais há longos dias se vêem impossibilitados de transpor a Barra e seguir viagem; o mesmo se dando com alguns navios carregados de charque.

Não é preciso possuir-se grande experiência e sagacidade, para avaliar-se os prejuízos resultantes desta lamentável contrariedade, que tanto impressiona o comércio.

Os dias sucedem-se uns aos outros e sempre o mesmo estado de coisas, as mesmas dificuldades, a mesma barreira antepondo-se ao movimento marítimo.

As esperanças que tínhamos no dia de amanhã desvanecem-se no dia seguinte com mais um desengano, e assim sucessivamente, no decurso de meses e meses,

salvo curtas intermitências, durante as quais bem poucos navios tem a felicidade, uns de entrar, outros de seguir a seus destinos.

E assim se vai passando o tempo e o comércio da província vendo de dia a dia tomar vulto os obstáculos que se antepõem como muralha inexpugnável ao seu desenvolvimento.

Há, pois, motivos para que o desânimo se apodere de toda a população, não só da cidade do Rio Grande, mas de toda a província.

O mal é geral, não afeta só os interesses de uma localidade.

Não é só o Rio Grande que sofre, é Porto Alegre, é Pelotas, é Jaguarão, é todo o sul da província.

O interesse é de todos; todos devem portanto manifestar o maior empenho em que não se prolonguem estas contrariedades que tanto nos prejudicam, ou pelo menos que não se reproduzam muitas vezes.

Representemos pois ao governo, demonstrando-lhe a necessidade de prestar toda a atenção à Barra do Rio Grande e de, ainda mesmo com sacrifício nosso e dos cofres públicos, melhorá-la de maneira a evitar os imensos prejuízos que arruínam o comércio e a província.

Neste sentido, o *Echo do Sul* estará de hoje em diante na brecha, reclamando constantemente dos poderes públicos, até que se compenbrem dos seus deveres de governantes e do que mais convém ao futuro de uma província importante, sob todos os pontos de vista.»

ECHO DO SUL, 29 nov. 1881.

Barra da Província

«Enquanto o governo, qualquer que ele seja, não compenetrar-se de que não é com paliativos que se melhora uma Barra em condições da do Rio Grande do Sul, há de o comércio da província sentir os desastrosos efeitos da falta de navegação, por que esta há de irremediavelmente retrair-se, enquanto o canal não lhe der entrada franca.

Um bom vapor nas condições exigidas pela experiência e uma ou mais catraias a vapor, podem prestar importantes serviços e facilitar a baldeação de malas e passageiros dos paquetes, mas não proporcionar entrada aos navios quando a Barra não o permitir.

Para o melhoramento desta é por tanto que devem convergir os esforços do governo e as reclamações do comércio por seus mais legítimos órgãos.

Enquanto não o fizer há aquele ver decrescer de dia a dia as rendas de suas repartições, e este irem desaparecendo gradualmente os meios de ação, os seus elementos de vida.

Na Europa já não é fácil encontrar-se navio de certo calado que se preste a receber frete para o Rio Grande do Sul.

Em Cadiz, por exemplo, consta-nos que dificilmente se encontra navio para carregar sal para esta província, salvo de pequena lotação.

A notícia do mau estado da nossa Barra tem chegado a todos os portos, com os quais mantemos relações comerciais.

A Barra do Rio Grande nunca gozou de bons créditos; mas nestes últimos meses tem piorado de tal forma que sugere ao espírito sérias apreensões.

Com efeito, a não haver brevemente uma reação da natureza que opere a profundidade do canal, onde iremos parar?

Por outro lado, se a Barra tiver apenas curtos instantes de melhora, como teve no dia 30 passado, quem quererá sujeitar-se a esperar dias e dias, meses e meses, que a Barra se digne a franquear-lhe ingresso?

O capitão de navio que há 60, 90 e 100 dias permanece fora da Barra, aguardando entrada e, durante esse tempo, sofrendo toda a sorte de contrariedades, quiçá de privações, de regresso ao porto de partida dificilmente se resolverá a vir novamente a esta província.

O receio de ter de cruzar longos dias fora da Barra e mais tarde outros tantos dentro, atemoriza-o, e só com vantagens inaceitáveis por parte dos carregadores, se resolverá a aceitar frete para o Rio Grande.

Por sua parte os armadores não enviarão seus navios para esta província, senão em último caso, à falta de melhor negócio.

E o que sucede com o capitão do navio, sucede com o armador, com o comerciante, e até com o próprio tripulante.

Ora as consequências deste deplorável estado de coisas somos nós que sofremos.

Não é só o comércio, é a província inteira, exceção da fronteira com o Uruguai.

Logo a todos nós cabe o dever de nos levantarmos como um só homem para reclamarmos dos

poderes públicos que se dignem atender para o mau estado da Barra do Rio Grande, de que dependem incalculáveis interesses e o próprio futuro desta terra rio-grandense.

Não pedimos favores, reclamamos o que é de justiça que se faça.

O governo deve ser tão interessado como nós no melhoramento da Barra.

Os interesses do Estado ressentem-se como os do comércio das dificuldades que à navegação oferece a Barra da Província.

O rendimento das repartições arrecadadoras decresce de dia a dia, contrastando-se assim com o espírito progressista da época.

Tudo progride. A indústria tende cada vez mais a melhorar e, portanto, a desenvolver a área de sua produtora atividade.

O comércio cresce por toda a parte na razão direta do consumo; a população aumenta e com ela a necessidade e o consumidor.

Só na província do Rio grande parece dar-se o contrário, por isso que o rendimento das alfândegas, que é o termômetro do desenvolvimento ou decadência do comércio, diminui em vez de aumentar.

A causa desta decadência é a Barra, sua constante impraticabilidade, opondo-se tenaz e obstinadamente à entrada e saída de navios.

Dela depende pois o futuro de progresso ou de ruína da província.

Sem a Barra ou com a Barra no estado em que se acha, onde iremos parar?

Compenetremo-nos todos de que o negócio é de suma gravidade, e empenhemo-nos para convencer o

governo, se é que já o não está, de que sem importantes melhoramentos a Barra do Rio Grande continuará a opor sérias dificuldades à navegação e, portanto, ao desenvolvimento do comércio e da província.

Continuaremos.»

ECHO DO SUL, 1º dez. 1881

Barra da Província

«A Barra continua no mesmo estado e tende a piorar de dia a dia, ameaçando a província e especialmente a praça do Rio Grande, com uma crise tremenda.

Urge, portanto, que todos que se interessam pelo futuro desta cidade, desta província, se levantem como um só homem para reclamar providências de quem cumpre dá-las.

Isto não pode continuar assim.

Os prejuízos já não são de pequena monta, e em cada dia que passa crescem de maneira assustadora.

Não há comércio, por mais opulento que seja, que possa resistir a estas contínuas e temerosas contrariedades.

As casas mais fortes, de mais vastos recursos, hão de por força ressentir-se de semelhantes contratempos em sua vida normal.

Não se lauta com o imprevisto, com o indefinido.

Há longos meses que numerosos navios pairam fora da Barra, e outros à espera de seguirem seus destinos.

Todos os dias se espera que a Barra melhore, e todos os dias a Barra nos desengana, obstinando-se em

seus estado de impraticabilidade, e muitas vezes até pára os próprios vapores de reboques!

Ora a continuarem indefinidamente as coisas neste pé, quem pode prever os prejuízos incalculáveis que o futuro, e bem próximo, reserva ao comércio?

É a ruína da província o que se nos depara no fundo deste deplorável quadro.

É o desaparecimento da navegação de longo curso e de cabotagem.

É o desaparecimento da província em todos os seus elementos de riqueza e de prosperidade.

E no entanto conservamo-nos indiferentes?

Todos se queixam, todos se lamentam, mas ninguém se mexe, ninguém se compenetra do mal que afeta profundamente os interesses do comércio, ninguém toma a iniciativa no movimento geral de reclamação aos poderes públicos!

Mas isto não pode continuar assim. Estão em jogo valiosíssimos interesses, o futuro, a vida desta cidade, desta província.

Cerca de setenta navios andam fora da Barra, alguns deles há dois, três e mais meses. Esses navios não representam somente o valor de seus cascos, a vida e interesses de suas tripulações. Esses navios representam de três a quatro mil contos, ou mais.

Dentro da Barra esperam ensejo de sair, cerca de quarenta embarcações, das quais algumas já tinham tempo de estarem carregando nos porto para onde levam o carregamento que têm a bordo.

Esses navios representam em seus carregamentos o valor de cerca de três mil contos.

Aí temos, pois, oito mil contos aproximadamente em jogo, dependendo dos caprichos da Barra e

prejudicando sensivelmente os mais vitais interesses do comércio.

Calcule-se os transtornos que da longa paralisação de tão avultado capital provém ao comércio, principalmente nesta praça, e digam-nos se não é o caso para todos que se interessam por esta terra, ficarem seriamente apreensivos e receosos do futuro.

E não é só isso; as conseqüências deste lamentável estado de coisas não se limitam aos prejuízos ocasionados pela impossibilidade de entrarem e saírem navios.

Há outras ainda.

O porto acha-se quase deserto de navios; nunca talvez em época alguma, depois que o Rio Grande é praça comercial, se viu tão limitado número de embarcações de Barra fora ancoradas em nosso porto.

Acresce que as tripulações começam a murmurar de descontentamento, constando-nos que algumas já se terem revoltado.

A causa explica-se facilmente.

Contratadas por viagem, essas tripulações não podem acostumar o espírito à idéia de que, só à espera de entrada ou saída, estejam tanto ou mais tempo do que o necessário para fazer a viagem.

Daí a má vontade com que servem e cumprem as ordens do comando.

Consta-nos também que alguns capitães, com o fim de ressalvarem a sua responsabilidade, já vieram à terra lavrar o competente protesto.

É um longo cortejo de conseqüências, cada mais qual lamentável, e todas redundando em prejuízo da cidade e da província do Rio Grande.

E, no entanto, não tomamos uma resolução qualquer, tendente a obviar esta interminável série de males!.

Mas, senhores, o caso é sério, gravíssimo; merece o esforço de todos, comerciantes e não comerciantes.

Reúna-se, pois, a Associação Comercial para tratar do assunto; convoque uma reunião geral de todo o corpo comercial, de todos enfim que tiverem interesse de qualquer ordem arriscados a sofrer com a prolongação do mal de que todos se queixam.

Se não há meio expedito de melhorar a Barra, que o governo mande contratar embarcações de pequeno calado, que possam fora da Barra aliviar os navios. Não é um sacrifício que se lhe pede; é um serviço do qual tanto tem a lucrar o comércio como o Estado.

Que pode o governo despender com o emprego deste meio? Cinquenta ou sessenta contos?

Mas o que é isso em relação às vantagens que dessa despesa podem resultar para o comércio, para a província?

Ainda há pouco, uma casa comercial desta praça, contratou o vapor *Humaitá* para ir fora da Barra aliviar o *Anna Elisabeth*. de 16 palmos em que estava, ficava o navio em 14 ou 14 e ½. É fato que nem assim pode ainda entrar; mas ficou em melhores proporções para fazê-lo na primeira oportunidade e, além disso, parte do carregamento desembarcado já foi talvez vendido.

Há, pois, incontestavelmente, algumas vantagens ao meio que indicamos. Evita-se pelos menos maior prejuízo.

Mas a praça do Rio Grande não pode, por si só, por em prática este alvitre. A despesa é superior às suas forças. Além disso, bastam os prejuízos que já tem

sofrido o comércio com a longa demora de seus carregamentos a receber e a expedir.

Cumprê, portanto, ao governo fazê-lo quanto antes, com o que prestará um importantíssimo serviço ao comércio em geral desta província, e em particular desta praça.

Mas para que o governo o faça, compenetrando-se da gravidade do caso, é preciso que os não menos interessados lhes reclamem prontas e enérgicas providências.

Por isso entendemos que é o caso de reunir-se a Associação Comercial e convocar uma reunião do comércio com este fim.

Se for possível, envie-se até uma comissão ao Rio de Janeiro, a pedir ao governo imperial, em nome do comércio e da população em geral, que se digne prover de remédio o mal que nos atrofia e debilita.

Urge não perder tempo. Não confiamos no dia de amanhã, porque é talvez mais uma esperança que se desvanece, mais um desengano que recebemos.

A gravidade das circunstâncias aconselhá-nos toda atividade e o emprego de meios prontos e decisivos.

Para grandes males, grandes remédios.

O governo não deixará de atender às nossas justas reclamações, tanto mais que não lhe exigimos impossíveis.»

O COMMERCIAL, 8 dez. 1881

Barra da Província

«O estado de nossa Barra, nos dois últimos dias decorridos, permitindo a saída e entrada do maior

número de embarcações, que a longos meses, aguardavam favorável ensejo, umas a terminarem e outras a começarem a viagem, produziu a mais viva satisfação nos representantes do comércio desta cidade e mesmo em toda a população.

A praça do Rio Grande já ressentia-se da falta de gêneros de primeira necessidade e, a perdurar por mais algum tempo o estado da Barra, mais sensível tornar-se-ia essa falta e incalculáveis seriam os prejuízos e tristes as consequências.

A Providência Divina veio em auxílio do Rio Grande!

Convém atender-se que os fatos que se observam e que se sucedem, sem interrupção, aconselham que não se deve descansar à sombra dos benefícios prodigalizados pela Providência, e que a previsão humana deve envidar esforços a conseguir, quanto possível, fruir esses benefícios por esforço próprio.»

ECHO DO SUL, 10 dez. 1881

A nossa Barra

«Chegou ontem a esta cidade o Sr. Wenshewort, o especialista que se achava em Santa Catarina e veio a esta província com o fim de ver se seria possível, por meio de dinamite, destruir o banco que obstrui a nossa Barra.

Ontem foi ele à Barra acompanhado de uma comissão da Associação Comercial e de outros cavalheiros.

Consta-nos que do exame a que procedeu, verificou a impossibilidade de aplicar com bom êxito a

dinamite, visto um dos banco ter a extensão de 700 a 800 metros, e outro de milha a milha e meia.

O sr. Wenshewort vai entretanto, segundo nos consta, estudar o meio de mais fácil execução e eficácia, se for possível, e do resultado do seu exame ontem, apresentará hoje relatório.»

ECHO DO SUL, 18 dez. 1881.

Barra da Província

«No transporte *Purus*, do comando do sr. capitão-tenente Eduardo Fábio Pereira Franco, chegou ontem a comissão do ministério da marinha composta dos srs. capitão de mar e guerra Basílio Antonio de Siqueira Barbedo e 1º tenente Alexandrino Faria de Alencar e outro pessoal.

Vem essa comissão incumbida de estudar os melhoramentos de que for suscetível a Barra da Província, e de remover, se for possível, os obstáculos que se antepõem à sua livre navegação.

Como é natural, desejamos ardentemente que a comissão seja brilhantemente sucedida em seus trabalhos, e que do resultado destes possam o comércio e a navegação auferir as maiores vantagens.

Presidida por um distinto oficial, com longa prática da Barra, de cuja praticagem foi durante alguns anos inspetor, é de esperar que a digna comissão corresponda à expectativa pública, dando cabal desempenho ao seu encargo.

Não deve entretanto a comissão – permita-se-nos a franqueza da indicação – limitar-se aos seus exames e trabalhos na Barra propriamente dita.

Outras coisas há que reclamam também a sua inspeção, e para as quais naturalmente chamará a sua atenção o sr. capitão-tenente comandante da Barra.

Referimo-nos ao material do estabelecimento da praticagem, que se acha em estado quase inservível.

Há muita coisa a reformar, a principiar pelas catraias dos práticos, cujo estado de ruína não oferece a menor garantia de segurança.

Noutro tempo, raras vezes havia necessidade de mandar à cidade o vapor do Estado ao serviço da Barra. Para receber carvão, por exemplo, mandava-se uma das catraias, não havendo portanto necessidade de retirar o vapor da Barra, onde raríssimas vezes se podiam dispensar os seus serviços.

Hoje não se pode fazer isso, porque não há embarcações em condições de poder substituir o vapor.

As únicas catraias em estado de serviço, são empregadas no banco.

As outras estão a cair de podres; quem embarca nelas corre sério risco de vida.

A comissão pode convencer-se disto examinando-as.

Pelo que diz respeito ao restante material, edifícios, etc, tudo está igualmente a reclamar reforma completa.

O edifício que serve de escritório, de quartel, de arrecadação e vigia, consta-nos que ameaça ruína; achando-se no mesmo estado a casa do comandante da Barra, o qual via-se na necessidade de retirar dali sua família, com receio e ver a todo o momento desabar o prédio sobre ela.

O serviço de bandeiras, que é o que há de melhor na Barra, também precisa ser reformado.

Informam-nos que à distância é difícil distinguir a cor dos sinais (já desbotados), o que ocasiona não poucos inconvenientes.

A torre está sem óculo, pois o que ali se acha de pouco serve, visto o seu relativamente pequeno alcance, do que tem resultado não poucas vezes supor-se em 13 palmos o navio que se acha em 16, e sueco o que traz bandeira holandesa.

Tal é o estado a que se acha reduzido o material da praticagem e quase tudo que lhe pertence.

É de esperar, portanto, que a digna comissão lance para tudo isso as suas vistas, e demonstre ao governo imperial a conveniência de melhorar todos os utensílios da Barra, afim de que o serviço possa ser feito com mais presteza e segurança, evitando-se assim uma grande parte dos inconvenientes que tanto concorrem para as dificuldades que encontram as embarcações que demandam à Barra.

Que a comissão seja, pois, feliz, e que o comércio e a navegação colham resultados da sua vinda à província, são os nossos votos.»

ARTISTA, 19 dez. 1881.

Barra da Província

«Às 7 horas da manhã de hoje, seguiu para a Barra o transporte *Purus*, sob o comando do sr. capitão-tenente Eduardo Fábio Pereira Franco, afim de dar princípio nos trabalhos para os quais, por ordem do governo imperial, veio a esta província.

Levou a seu bordo a comissão nomeada pelo ministério da marinha, composta dos srs. capitão de mar e guerra Basílio Antonio de Siqueira Barbedo e 1º tenente

Alexandrino Faria de Alencar, além do mais pessoal necessário.

Há muito se fazia sentir a necessidade de proceder-se na Barra da Província a um estudo sério e consciencioso, do qual pudesse advir ou um resultado completo ou um desengano absoluto.

Para os interesses gerais da província é muito preferível a certeza esmagadora no estado de dúvida em que até agora tem vivido, sujeita a um sem número de contrariedades insuperáveis, que, como ainda há pouco sucedeu, trazem como conseqüências obrigadas enormíssimos prejuízos ao comércio.

Admitida por um momento a hipótese de que não há remédio para os males que os ocasiona a inconstância da Barra, era, sem dúvida nenhuma, mister cuidar de encaminhar para outro ponto a navegação, visto que é de todo impossível ficarmos privados do grande concurso dessa poderosa alavanca de progresso.

Mas, nem há como desesperar da situação, e nem facilmente se abriria na província um porto artificial, provado como está que os não há naturais.

E, portanto, era já bom tempo de que o governo, lançando sobre nós as suas vistas, houvesse providenciado no sentido de liquidar peremptoriamente a questão da nossa Barra, que todos os anos nos apresenta piores atestados da má vontade com que nos serve e da rebeldia de que é dotada.

Às instâncias e esforços da nossa praça de comércio; à atividade que desenvolveu, nas atuais emergências, para atrair a atenção dos poderes competentes, se deve incontestavelmente à vinda do transporte *Purus* e da comissão de profissionais, encarregada de obviar os inconvenientes da Barra.

Resta que os trabalhos a que se vai dar começo, me sua conclusão, correspondam de modo completo às aspirações gerais da província e à dedicação que, no assunto, tem mostrado o corpo comercial desta praça.

(...)

A ilustre comissão está esperançada de obter um resultado satisfatório dos trabalhos a que vai proceder, e nós não temos o direito de descrever de esperanças, que estão de sobejo alentadas pela autoridade científica daqueles que as manifestam.

Somente arriscaremos uma consideração que nos parece de peso para as circunstâncias especiais em que nos achamos.

Não se trata de um trabalho a executar de um só jato e sob as impressões do primeiro momento.

Trata-se de uma obra que reclama toda a ponderação e todo o cálculo, como sucede a todas aquelas que devem ser executadas de acordo com os infalíveis princípios de uma ciência conhecida.

Não é um conselho que formulamos aos ilustres comissionados do governo, cujas aptidões reconhecemos e devidamente avaliamos.

A imprensa tem, porém, o dever de antecipar-se para ressaltar responsabilidades futuras.

O que a Barra precisa não é um paliativo, um simples melhoramento.

Carece de um corretivo severo à maneira irregular e anômala por que se está portando.

Fazer desaparecer hoje um obstáculo, para aparecer amanhã mais forte e mais invencível que nunca, nos parece um labor ímprobo.

Ímprobo e prejudicial; porque o reaparecimento importava em novos esforços, em novas lutas, novos

trabalhos e onerosos dispêndios, ao demais dos prejuízos de ordem puramente econômica que causaria ao comércio e ao público em geral.

Cogita-se de debelar, com calma e reflexão, um mal de horrorosas consequências.

A precipitação pode trazer-nos a morte; porque é tanto a morte para o Rio Grande a obstrução da Barra, como a abertura de uma outra em qualquer outro ponto.

Um estudo prévio e consciencioso determinará naturalmente o *modus faciendi* do serviço a este deve visar um objetivo seguro e completo, isto é: colocar a Barra em estado de confiança, senão para uma eternidade, ao menos para um largo número de anos.

(...)

Da prudência, sisudez, prática e autoridade dos ilustres profissionais confiamos o futuro do Rio Grande e com ele a garantia da prosperidade da província.

Muito tem a merecer da nossa gratidão aqueles que conseguirem abrir de uma vez para sempre a grande porta por onde entram a riqueza e a civilização da província e por onde saem as provas materiais de que somos um povo que trabalha, que se agita e que pensa.»

#####

Assim, algumas das primeiras informações escritas não-oficiais sobre o Rio Grande, representadas pelos textos dos cronistas estrangeiros que visitaram a comuna portuária ou nela residiram, apesar de alguns pressentirem as potencialidades de avanço econômico, demarcavam, na maioria dos casos, testemunhos pouco promissores e, por vezes, funestos, quanto ao acesso

marítimo. Na mesma linha, diante dos obstáculos às lides mercantis, a imprensa desenvolveria, ao longo dos decênios, verdadeiras campanhas em prol da ampliação da possibilidade de acesso, pleito encarado como fundamental para o avanço econômico provincial/estadual. Nesse contexto, os jornais diários, em longos editoriais ou artigos de fundo, discutiram à extenuação o tema, mantendo um caráter fortemente reivindicativo quanto a esse intento.

A rivalidade entre Brasil e Argentina expressa por meio da imprensa ilustrado-humorística rio-grandina: breve amostragem

O avanço do periodismo ilustrado-humorístico foi um fenômeno característico do Brasil, notadamente desde a segunda metade do século XIX e os primeiros decênios do seguinte, em um processo que teve o Rio de Janeiro como modelo e foco irradiador, vindo a se espalhar pelas mais relevantes comunidades do país⁴⁰. O modelo de um periódico no qual as páginas eram geralmente divididas meio a meio entre o texto e a

⁴⁰ Observar: FLEIUSS, Max. A caricatura no Brasil. In: *Revista do Instituto Histórico e Geográfico do Brasil*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1917, tomo 80, p. 587-609.; LEMOS, Renato. *Uma História do Brasil através da caricatura (1840-2006)*. Rio de Janeiro: Bom Texto Editora e Produtora de Arte, 2001.; LIMA, Herman. *História da caricatura no Brasil*. Rio de Janeiro: José Olympio, 1963.; MAGNO, Luciano. *História da caricatura brasileira: os precursores e a consolidação da caricatura no Brasil*. Rio de Janeiro: Gala Edições, 2012.; SINZIG, Pedro. *A caricatura na imprensa brasileira: contribuição para um estudo histórico-social*. Petrópolis: Vozes, 1911.; TÁVORA, Araken. *D. Pedro II e o seu mundo através da caricatura*. Rio de Janeiro: Editora Documentário, 1976.; e WERNECK, Humberto. *A revista no Brasil*. São Paulo: Editora Abril, 2000.

expressão da arte caricatural ganhou notável popularidade, levando ao público uma imprensa diferenciada a partir da inserção da imagem e de uma abordagem crítica, opinativa, jocosa, sarcástica e irônica. Essa torrente de publicações ilustradas embasadas no humor chegou até o Rio Grande do Sul, florescendo em suas três principais cidades⁴¹, dentre elas o município do Rio Grande, no qual circularam semanários caricatos desde os anos 1870 até os primórdios dos Novecentos. Foram vários os títulos e, dentre eles, ganharam relevo *O Diabrete* (1875-1881), o *Maruí* (1880-1882) e o *Bisturi* (1888-1915)⁴².

Esses hebdomadários trataram dos assuntos mais diversificados e, além do fulcro crítico-opinativo, tiveram também um intuito moralizador, ou seja, observavam a realidade visando a identificar e diagnosticar soluções para aquilo que consideravam como males que afetavam a sociedade. Tal ação atingia os mais amplos segmentos da vida social, política, econômica, ideológica e/ou cultural e não seria diferente no que tange às relações internacionais. Nesse quadro, o papel do Brasil no contexto global foi um dos elementos constitutivos analisados e, em tal contexto, as interações entre Brasil e Argentina fizeram parte de suas pautas editoriais.

⁴¹ Ver: FERREIRA, Athos Damasceno. *Imprensa caricata do Rio Grande do Sul no século XIX*. Porto Alegre: Globo, 1962.

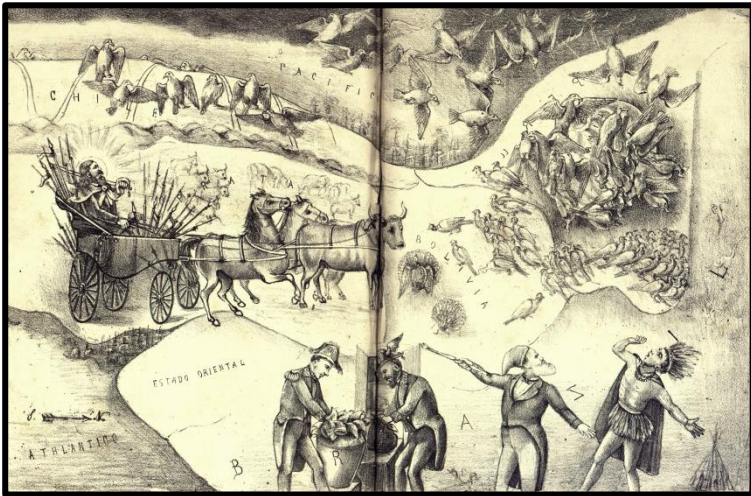
⁴² Verificar: ALVES, Francisco das Neves. *A pequena imprensa rio-grandina no século XIX*. Rio Grande: Editora da FURG, 1999. p. 165-245.; e ALVES, Francisco das Neves. *O discurso político-partidário sul-rio-grandense sob o prisma da imprensa rio-grandina (1868-1895)*. Rio Grande: Editora da FURG, 2002. p. 389-469.

As inter-relações brasileiro-argentinas caracterizaram-se historicamente por uma tendência mais próxima do atrito e do conflito do que da harmonia. As rivalidades históricas originaram-se ainda na era colonial, com as contendas entre lusos e espanhóis por territórios, mormente a partir do projeto português de avançar no Prata com a Colônia do Sacramento, em um processo que ultrapassou um século. Já no período posterior às independências, Brasil e Argentina estiveram em lados opostos por diversas vezes, como na Guerra da Cisplatina, entre o Império Brasileiro e as Províncias Unidas do Rio da Prata e a Guerra contra Rosas. Nessa época, a política externa brasileira teve por característica uma prática intervencionista contra seus vizinhos platinos. Mesmo na Guerra do Paraguai, na qual brasileiros e argentinos lutaram do mesmo lado, as desconfianças permaneceram. Dessa maneira, mesmo após a pacificação entre ambos os países, permaneceu uma série de suspeitas e prevenções nas relações bilaterais entre as duas nações. Além disso, permanecia uma disputa no que tange a uma certa hegemonia no contexto sul-americano⁴³.

A imprensa ilustrada da cidade do Rio Grande voltada à difusão do humor e da arte caricatural refletiu sobre as relações entre Brasil e Argentina em seus registros imagéticos. Uma dessas reflexões foi realizada por *O Diabrete*, que trouxe um mapa de uma parte da América do Sul, demarcando o caráter conflituoso e

⁴³ Acerca das relações brasileiro-argentinas, ver: CERVO, Amado Luiz. & BUENO, Clodoaldo. *História da política exterior do Brasil*. 2.ed. Brasília: Editora da Universidade de Brasília, 2002.

instável que caracterizava tal região. Especificamente quanto à “atitude no Prata”, o periódico mostrava a preparação militar e comercial deste lugar, em detrimento dos interesses brasileiros, sendo o conjunto dessa situação mostrado pelo Imperador D. Pedro II para a figura do indígena – tradicional representação do povo brasileiro⁴⁴ –, que se mostrava estupefato frente a tais circunstâncias (DIABRETE, 30 jan. 1881).



⁴⁴ Sobre a representação do “índio/Brasil”, ver: COSTA, Richard Santiago Costa. Índios em preto e branco: o corpo indígena, a arte oficial e o discurso político na imprensa carioca no pós-1870. In: *Revista Interfaces*, n. 19, v. 2, jul. – dez. 2013. p. 101-117.; SCHWARCZ, Lilia Motitz. *As barbas do imperador – D. Pedro II, um monarca nos trópicos*. 2.ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2008.; e VAINFAS, Ronaldo. *Dicionário de Brasil Imperial (1822-1889)*. Rio de Janeiro: Objetiva, 2008.

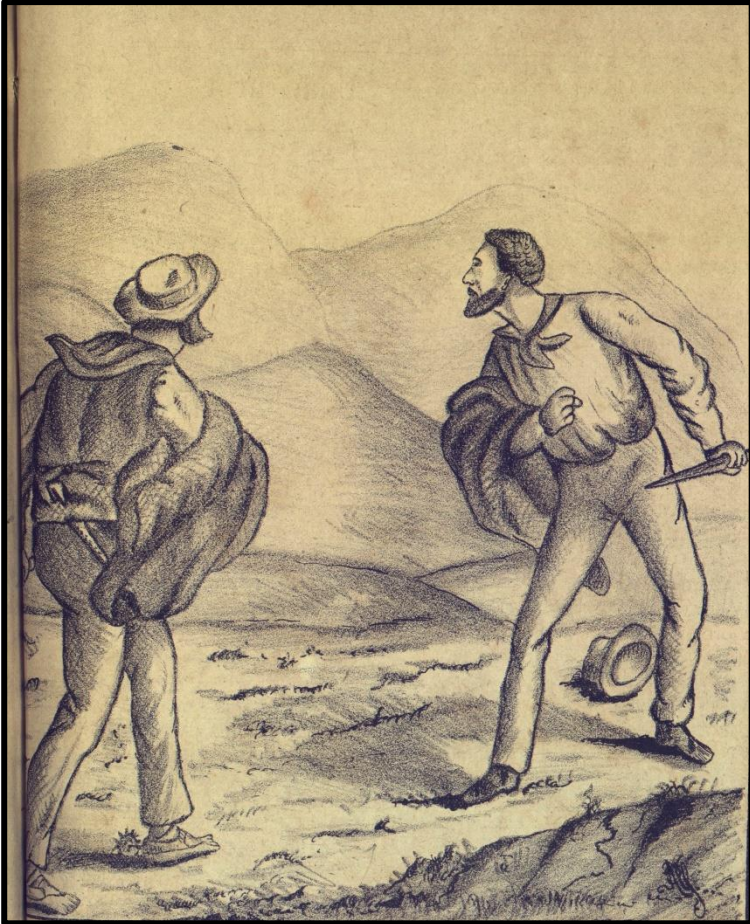
A imagem do “índio-Brasil” foi a mais utilizada pelo *Maruí* para traduzir a rivalidade brasileiro-argentina, notadamente para reforçar a perspectiva dos extremos cuidados que o Império deveria ter em relação ao seu vizinho sul-americano. A ideia geral era a de expressar o Brasil como um indígena indolente, que adormecia diante dos avanços na preparação bélica do adversário em potencial. Na primeira dessas inserções, o índio dormia tranquilamente à sombra de uma árvore, enquanto o periódico apontava que “se fala que os argentinos preparam-se para uma formidável guerra contra o Brasil e nada por enquanto soa o clarim”, em um quadro pelo qual “o Brasil não deixa de gozar a doce paz, provando que a nada mostra-se inquieto” (MARUÍ, 22 fev. 1880). Em outra caricatura, o indígena permanecia dormitando, comentando a folha que “os argentinos armam-se até os dentes” e, “a tudo isso, o Brasil dorme”; e concluía com a pergunta: “Não despertará ele a tempo de evitar o perigo?” (MARUÍ, 5 dez. 1880). O bobo da corte – usual representação da imprensa humorística e da arte caricatural – também se fez presente, alertando um índio que trazia vestes contemporâneas, ao dizer: “Olhe amiguinho, cuidado e caldo de galinha nunca fizeram mal. Cautela com aqueles pícaros” (MARUÍ, 12 dez. 1880). Finalmente, o tema era repetido em duas caricaturas em sequência, na primeira com a constatação de que o “Brasil-índio dorme indolentemente”, enquanto que, “no Prata as coisas se acham nesse ponto”, mostrando os *gauchos* de armas em punho, prontos a atacar (MARUÍ, 23 abr. 1882).





REGISTROS HISTÓRICOS NA CIDADE DO RIO GRANDE: DO LOCAL AO INTERNACIONAL

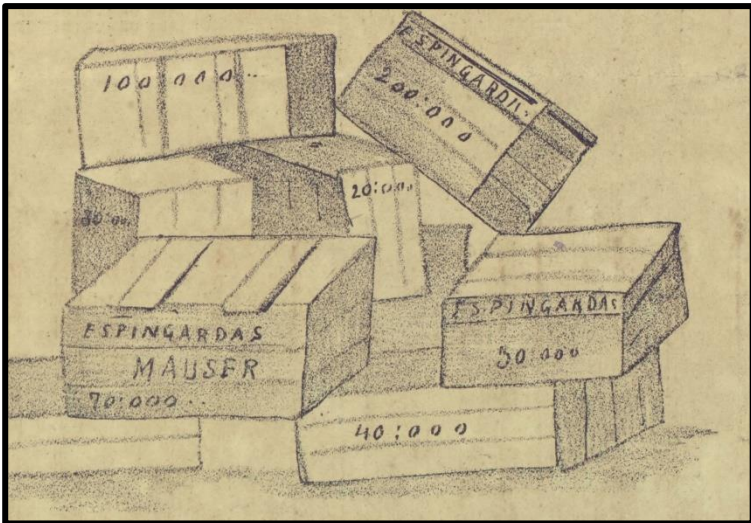




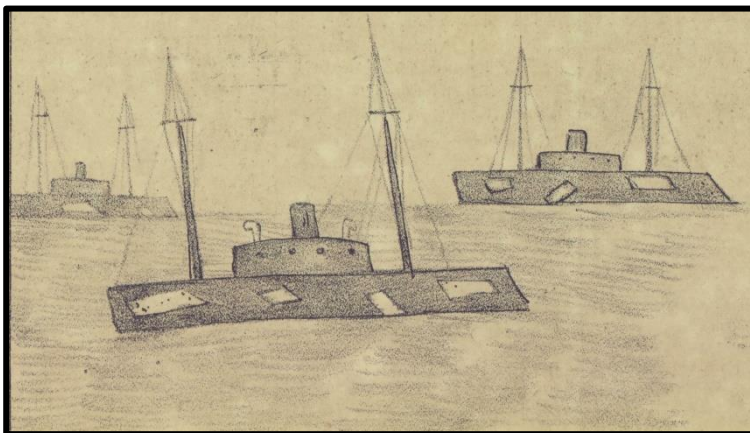
As disputas brasileiro-argentinas foram abordadas também nas ilustrações do *Bisturi*. Uma delas trazia um conjunto caricatural em que o “índio-Brasil” observava atônito uma belonave conduzida por *gauchos* argentinos, que mostravam ampla confiança em seu poderio. A legenda confirmava tal perspectiva, ao dizer:

“Está chamando atenção do Brasil o aparato bélico da sua vizinha República Argentina, que está gastando fabulosas somas na construção de encouraçados e torpedeiras”. Chamava atenção também a “enorme quantidade de espingardas” adquiridas e os intensos trabalhos realizados nos estaleiros do país platino. Por outro lado, era ressaltada a precariedade da esquadra brasileira, com a constatação de que “enquanto ela se arma, os nossos emprestáveis *calhambeques* vão se apodrecendo e cobrindo-se de remendos”. Ao final, a Argentina assumia a forma de uma serpente - em alusão ao avanço sinuoso do réptil, à mudança de pele, à língua ameaçadora, ao esquema ondulante, ao silvo, à forma de ligação e à agressividade no enlaçamento de suas vítimas⁴⁵ -, que constringia a dama do barrete frígio, representando a República do Brasil. Diante disso, o periódico alertava: “É preciso o país não se descuidar, despertando-se tarde, para defender-se de alguma traiçoeira *surucucu*” (13 nov. 1892).

⁴⁵ CIRLOT, Juan-Eduardo. *Dicionário de símbolos*. São Paulo: Moraes, 1984. p. 521.



REGISTROS HISTÓRICOS NA CIDADE DO RIO GRANDE: DO LOCAL AO INTERNACIONAL





Já no século XX, o *Bisturi* insistia nos riscos oriundos da Argentina, mostrando uma dama que designava a nação brasileira usando uma vassoura – instrumento que pode também servir para machucar e pôr em fuga os hóspedes – para espantar o diplomata do país vizinho, apresentado como uma aranha, ou seja, um animal destrutivo que evoca uma realidade de aparências ilusórias, enganadoras, podendo envolver outros seres em sua teia⁴⁶. Tratava-se da realização do Congresso Pan-Americano e a figura feminina exaltava a

⁴⁶ CIRLOT, 1984. p. 90.; CHEVALIER, Jean & GHEERBRANT, Alain. *Dicionário de símbolos*. 5.ed. Rio de Janeiro: José Olympio, 1991. p 70 e 932.

participação do representante brasileiro, o Barão do Rio Branco, denominado de “chanceler de bronze”, ao passo que manifestava desconfiança em relação a Zeballos, enviado pelo país platino (17 jul. 1910). O encontro dos dois países ocorreria em outra caricatura, na qual a Argentina era uma dama republicana, apresentada em traços grotescos, que saía de trás de uma cortina, para falar com um cavalheiro tranquilamente sentado em uma cadeira. Nessa linha, o hebdomadário ressaltava a falsidade da vizinha, apontando que ela estava saindo “por detrás do reposteiro da amizade fingida”, para dizer: “Desprezine-te caboclo, não manda construir mais couraçados, mete-te em politicagem destruidora da seiva do progresso”, pois “é isso que me convém, engulo-te de um trago”. Já o Brasil permanecia “sonhando acordado”, vindo a refletir: “O meu futuro? O meu porvir? Que seja morta a vil politicagem que me faz pequeno” (21 maio 1911).





Assim, os conflitos bélicos na região platina à época colonial e imperial levaram a uma desconfiança mútua na conjuntura brasileiro-argentina. Com a queda do Império, houve um período de euforia republicana, que não duraria muito, de modo que as duas nações voltariam a se observar com espírito de rivalidade. Para aguçar tal fenômeno de raízes históricas, havia as tropelias decorrentes de movimentação de revolucionários nas fronteiras dos dois países, as competições para verificar o poderio naval de cada um deles, as dificuldades advindas das leis alfandegárias, gerando controvérsias tarifárias e a guerra de

quarentenas, com a vizinha imputando ao Brasil a condição de “foco pestilencial”⁴⁷. Tudo isso só agudizava a contingência de emulação e suspeita mútua, espírito que se refletiu na arte caricatural expressas pela imprensa ilustrado-humorística rio-grandina, sempre alerta para com os possíveis avanços vindos do Prata e apontando a necessidade do Brasil sair do marasmo e mobilizar-se diante de um suposto iminente perigo.

⁴⁷ CERVO & BUENO, 2002, p. 168-169.



COLEÇÃO RIO-GRANDENSE

A **Cátedra CIPSH (Conseil International de la Philosophie et des Sciences Humaines/UNESCO) de Estudos Globais da Universidade Aberta** e a **Biblioteca Rio-Grandense** reuniram esforços para editar a *Coleção Rio-Grandense*. Mais meridional unidade político-administrativa brasileira, o Rio Grande do Sul, tem uma formação preñe em peculiaridades em relação às demais regiões do Brasil, estabelecendo-se uma sociedade original em vários de seus fundamentos. Da época colonial à contemporaneidade, a terra e a gente sul-rio-grandense foram edificadas a partir da indelével posição fronteiriça, resultando em verdadeira amálgama entre os condicionantes luso-brasileiros e platinos. A *Coleção Rio-Grandense* tem por intento fundamental a divulgação da produção intelectual acerca de variadas temáticas versando sobre o Rio Grande do Sul, com preferência para as abordagens de natureza cultural, histórica e literária.



UNIVERSIDADE
AbERTA
www.uab.pt

Cátedra CIPSH
de Estudos Globais
2020-2025



BIBLIOTECA
RIO-GRANDENSE



9 786553 061200

ISBN: 978-65-5306-120-0