

Relatos da administração pública e a crítica da imprensa no contexto rio-grandino

FRANCISCO DAS NEVES ALVES

141



COLEÇÃO
RIO-GRANDENSE



UNIVERSIDADE
AbERTA
www.uab.pt

Cátedra CIPSH
de Estudos Globais
2020-2025



BIBLIOTECA
RIO-GRANDENSE

**Relatos da
administração pública
e a crítica da imprensa
no contexto rio-
grandino**



COLEÇÃO
RIO-GRANDENSE



COLEÇÃO
RIO-GRANDENSE

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

Relatos da administração pública e a crítica da imprensa no contexto rio-grandino



CIPSH
INTERNATIONAL COUNCIL FOR PHILOSOPHY AND HUMAN SCIENCES
CONSEIL INTERNATIONAL DE 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: Relatos da administração pública e a crítica da imprensa no contexto rio-grandino
- Autor: Francisco das Neves Alves
- Coleção Rio-Grandense, 141
- Composição & Paginação: Marcelo França de Oliveira
- Cátedra de Estudos Globais da Universidade Aberta/CIPSH/UNESCO
- Biblioteca Rio-Grandense
- Lisboa / Rio Grande, 2026

ISBN - 978-65-5306-121-7

CAPA: BISTURI. Rio Grande, 5 ago. 1888

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 sobre a estrutura portuária e o acesso marítimo à cidade do Rio Grande: os relatórios das autoridades públicas municipais e provinciais/estaduais / 11

A crítica do *Bisturi* ao poder público municipal no primeiro ano do semanário / 127

Textos sobre a estrutura portuária e o acesso marítimo à cidade do Rio Grande: os relatórios das autoridades públicas municipais e provinciais/estaduais

A partir da chegada da expedição de José da Silva Paes, do guarnimento do Presídio Jesus, Maria e José e da chegada dos primeiros colonizadores ficava demarcada a incorporação do território ao império colonial luso estavam encravados os alicerces de uma comunidade fundada a partir de uma significativa interface e inter-relação com o mar. O povoado transformou-se em vila e esta em cidade e o papel inicial de núcleo estratégico-militar, passou a constituir o mais entreposto comercial sul-rio-grandense. Tendo em vista tal preponderância das atividades mercantis passou a ser fundamental para a localidade benfeitorias e ampliação de sua estrutura portuária e vencer os obstáculos ao acesso marítimo, intentos que passaram a constituir uma aspiração comunitária que mobilizou esforços no sentido de sua realização. Tais reivindicações passaram a ser registradas em diversificados documentos, dentre eles os relatórios elaborados pelas autoridades públicas municipais e provinciais/estaduais, sendo o objetivo

deste trabalho o de realizar um levantamento do conteúdo presente nessa documentação¹.

O Rio Grande do Sul seria incorporado de forma tardia ao império colonial lusitano e sua ocupação se deveu a dois fenômenos essenciais, o estratégico, quer seja, constituir-se um ponto de apoio à Colônia do Sacramento, na busca de consolidar o avanço português em direção ao Prata e o econômico, vinculado à exploração do gado, tendo em vista os mercados que se ampliavam no centro da colônia. Após vários embates com os hispano-americanos, o Rio Grande do Sul afirmar-se-ia como capitania, vindo a apoiar o projeto emancipacionista e constituindo a província mais meridional do Império Brasileiro, com fundamental papel na defesa da fronteira e na formação de contingentes militares por ocasião das guerras contra os vizinhos platinos, bem como foco de instabilidade da nascente Monarquia por ocasião dos dez anos de guerra civil com a Revolução Farroupilha, movida pelo ideário liberal e federalista. Com a República, o Rio Grande do Sul transformar-se-ia em estado da federação, mas permaneceu como foco de instabilidade, com a deflagração da Revolução Federalista, a mais grave das contestações ao regime autoritário que se firmava nos primórdios da nova forma de governo. Encerrada a Guerra Civil de 1893-1895, o modelo castilhistaborgista sairia vencedor, implementando um regime fortemente centralizador ao longo de praticamente toda a República Velha.

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.

A cidade do Rio Grande teve suas origens ligadas aquele projeto expansionista português na região platina, com a fundação, em 1737, do Presídio Jesus-Maria-José. Essa povoação, pioneira da ocupação portuguesa nas terras sul-rio-grandenses, viria a ser fundamental à ocupação desse território, nas disputas luso-hispânicas, ao longo dos séculos XVIII e XIX, até a legitimação definitiva da posse da Coroa Portuguesa. Elevada à Vila em 1747, condição só consolidada em 1751, devido aos trabalhos de demarcação do Tratado de Madri, a localidade foi o primeiro núcleo administrativo do Rio Grande do Sul, condição sustentada até 1763 quando, por ocasião da invasão espanhola, deu-se um profundo retrocesso econômico, urbanístico e populacional. A reconquista lusitana só viria a dar-se em 1776 e, mesmo não recobrando suas antigas funções administrativas, o Rio Grande passou por um processo de recuperação que traria uma fase de desenvolvimento durante o século seguinte.

Rio Grande foi elevada à categoria de cidade em 1835 e, por ocasião da Revolução Farroupilha, chegou a ser a sede do governo provincial legalista, em oposição ao governo revolucionário que tomara conta de Porto Alegre, permanecendo a localidade portuária como importante ponto estratégico das forças legalistas até o final da guerra civil. Durante o século XIX, a cidade do Rio Grande continuou com significativa importância político-administrativa no contexto sul-rio-grandense, constituindo um núcleo eleitoral que abrangia ampla região provincial. Em 1860, quando o Rio Grande do Sul foi dividido em dois distritos eleitorais, enquanto Porto Alegre sediava o primeiro, Rio Grande era a sede do segundo. Essa divisão provincial foi alterada, em 1881,

para seis distritos eleitorais e, como Porto Alegre, Cruz Alta, Alegrete, Pelotas e Rio Pardo, a cidade do Rio Grande passava a ser a “cabeça” de um dos distritos, o quinto, que compreendia diversas localidades da zona centro-sul da Província. Tal importância viria a declinar já no final do século XIX, com a República, quando, em 1893, com a divisão do Estado em cinco distritos eleitorais, o município do Rio Grande passava a integrar o quarto distrito, cuja sede ficava em Pelotas². Essa mudança quanto à posição ocupada no conjunto das cidades da zona sul gaúcha trazia consigo o prenúncio de um processo que viria a desenvolver-se paulatinamente, pelo qual a cidade do Rio Grande deixaria de ocupar o espaço político-econômico que deteve durante o século XIX, e que se agravaria ao longo da centúria seguinte.

No que tange à organização administrativa, a partir do século XIX, a Província do Rio Grande do Sul era governada por um Presidente nomeado pelo Governo Central e o legislativo era exercido por uma Assembleia Provincial, eleita no âmbito regional, ocorrendo muitas vezes desacertos entre o legislativo e o executivo quando não havia afinidade partidária entre

² Decreto N. 2631 de 1º de Setembro de 1860. In: COLEÇÃO DAS LEIS DO IMPÉRIO DO BRASIL DE 1860. Tomo XXIII. Parte II. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1860. p. 376.; Decreto N. 8116 de 21 de Maio de 1881. In: COLEÇÃO DAS LEIS DO IMPÉRIO DO BRASIL DE 1881. Tomo XLIV. Parte II. Vol. I. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1882. p. 506-8.; e Decreto N.153 de 3 de Agosto de 1893. In: COLEÇÃO DAS LEIS DA REPÚBLICA DOS ESTADOS UNIDOS DO BRASIL DE 1893. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1894. p. 32.

ambos. A partir da República e da vitória do regime castilhista-borgista, as atribuições executivas e legislativas foram concentradas nas mãos do Presidente do Estado, existindo uma Assembleia de Representantes com poderes meramente orçamentários. Já no que se refere à administração municipal, a época do Império, as funções executivas e legislativas eram exercidas por uma Câmara Municipal, situação que mudaria a partir da forma de governo instituída em novembro de 1889, quando o poder passou a ser exercido por um Intendente Municipal. Fosse qual fosse a forma ou o regime de governo foi tradição, ao longo do tempo, a expedição anual de um relatório, tanto no contexto provincial/estadual quanto no municipal, constituindo tais relatos em documentação de relevante significado histórico.

Sobre o estudo dessa documentação “institucional”, Nelson Werneck Sodré ressalta, ao longo da História Brasileira, a importância das “transformações institucionais” para a edificação desse tipo de fonte, bem como a relevância da “marca local” e “a presença e a pressão dos fatores peculiares”³, ou seja, o quanto as transformações de Colônia à Monarquia e desta à República, bem como as disparidades provinciais/estaduais e locais poderiam ser reproduzidas na produção de documentos. O estudo de uma fonte emanada das instituições, significa também uma documentação atrelada ao poder, uma vez que, “história e poder são como irmãos siameses – separá-los é difícil, olhar para um sem perceber a presença do outro

³ SODRÉ, Nelson Werneck. *O que se deve ler para conhecer o Brasil*. 4.ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1973. p. 245.

é quase impossível”. Essa inter-relação pode ser analisada sob dois prismas, quer seja, a análise das “muitas formas que revelam a presença do poder na própria história” e o “olhar que indaga dos inúmeros mecanismos e artimanhas através dos quais o poder se manifesta na produção do conhecimento histórico”⁴, fenômeno claramente observado nos relatórios municipais e provinciais/estaduais.

De acordo com José Honório Rodrigues, o documento público deve preencher as seguintes condições: “que provenha de pessoa pública”, que esta pessoa possa realizar o ato, que o tenha realizado dentro dos limites legais” e “que haja observado todas as solenidades essenciais do ato”⁵, critérios presentes nos relatórios em pauta. Nesse sentido, a partir das noções de Bourdieu, é possível estabelecer que o documento originado em uma instituição pública, corresponde a “um ato de comunicação de uma espécie particular”, pois “ele notifica a alguém sua identidade, quer no sentido de que ele a exprime e a impõem perante todos, quer notificando-lhe assim com autoridade o que esse alguém é e o que deve ser”⁶. No contexto das fontes institucionais, normalmente existe um “grande volume de documentação referente aos trabalhos de construção de benfeitorias”, em um quadro no qual, “sob a

⁴ FALCON, Francisco. História e poder. In: CARDOSO, C. F. & VAINFAS, R. *Domínios da História: ensaios de teoria e metodologia*. Rio de Janeiro: Campus, 1997. p. 61.

⁵ RODRIGUES, José Honório. *A pesquisa histórica no Brasil*. 4.ed. São Paulo: Cia. Editora Nacional, 1982. p. 148.

⁶ BORDIEU, Pierre. *A economia das trocas linguísticas: o que falar quer dizer*. São Paulo: EDUSP, 1996. p. 101.

denominação de ‘obras públicas’ podem ser encontrados plantas, projetos e prestações de contas relativas à construção de edifícios públicos, bem como de infraestrutura”. Nessa categoria, em geral, são encontradas “numerosas plantas e projetos, croquis, memoriais descritivos e até mesmo fotografias”, de forma que “essa documentação permite acompanhar todo o investimento feito pelo Estado para modernizar a economia, em um esforço que certamente teve padrões diferentes” em cada região do país⁷ e, nesse quadro, pode-se identificar dentre as várias rubricas dos relatórios em estudo a presença de questões envolvendo o Porto e a Barra do Rio Grande.

A recorrência dos temas em pauta nos relatórios municipais e provinciais/estaduais entre a década de quarenta do século XIX e os primeiros anos da centúria seguinte, era praticamente constante, aparecendo na ampla maioria desses documentos conservados na Biblioteca Rio-Grandense. A grande lacuna dá-se exatamente no interregno provocado pela crise da formação republicana, quando a guerra civil provocou, inclusive, a não edição dos relatórios. No âmbito municipal, a documentação reflete mormente os relatos realizados pelo Presidente da Câmara Municipal, à época do Império, e pelo Intendente, a partir da República, ocorrendo semelhante circunstância no contexto provincial/estadual, tratando-se dos relatórios anuais e falas do Presidente à Assembleia Provincial, nos tempos monárquicos, e do Presidente do Estado à

⁷ BACELLAR, Carlos. Uso e mau uso dos arquivos. In: PINSKY, C. B. (org.). *Fontes históricas*. São Paulo: Contexto, 2005. p. 32-33.

Assembleia dos Representantes, já sob a nova forma de governo. A partir desses documentos oriundos das autoridades governamentais é possível acompanhar uma perspectiva que bem traduziu a evolução das condições de infraestrutura do transporte marítimo através do Porto/Barra do Rio Grande, conforme expresso no seguinte arrolamento documental.

Relatórios municipais da Cidade do Rio Grande

1845

CANAL DA BARCA

Os proprietários de embarcações e negociantes desta cidade e seu termo, possuídos dos mais puros desejos de contribuir para o bem público e aumento do comércio, navegação e indústria, se propuseram no ano de 1831 abrir e conservar o canal denominado da Barra, não só pelo bem seguro fundeador que encontravam nas margens desta cidade, como pela capacidade de criar, fabricar e construir embarcações. Fundaram, pois, uma sociedade debaixo dos princípios e instruções da lei de 29 de agosto de 1828, e, na conformidade dos artigos que firmaram, levaram a semelhante empresa. As vantagens que dali resultaram a esta cidade, o desenvolvimento do seu comércio, da sua indústria, artes e ofícios têm sido extraordinários; e conquanto esta Câmara esteja informada que pelo corpo do comércio se trata de recorrer à Assembleia Legislativa Provincial a respeito, todavia não toma por ocioso dizer que esse canal reclama uma barca de escavação que

melhore o seu estado, e pedir a V. Ex. para se sirva tomar em consideração este objeto.

1847

CANAL DA BARCA

Os negociantes, que concorreram para a empresa da abertura do canal, estão no desembolso de avultada soma, e aguardam a aprovação do imposto que pedem, fundados na lei de 29 de agosto de 1828, devendo acharem-se na secretaria da Assembleia Provincial os competentes documentos. Assim se conservará aberto o mesmo canal, para o que farão as necessárias despesas, coadjuvados pelo governo imperial, que acaba de prestar valiosos serviços ao comércio e à empresa, mandando uma excelente máquina de escavação, e ordem para construir-se a barca que a deve receber.

1851

CAIS SOBRE TODO O LITORAL

A estacada de todo o litoral da praça municipal acha-se em completa ruína, e como isto concorra para que o ancoradouro desta cidade se vá obstruindo, com as areias que em ocasiões de chuvas ali se vão precipitar, a Câmara inclui no seu orçamento a quantia de 3:000\$000 para a reconstrução da mencionada estacada.

1853

CAIS SOBRE TODO O LITORAL

A Câmara foi autorizada a despender na construção da estacada do litoral da praça municipal a quantia de 1:500\$000; é agora que se vai tratar desta obra, em consequência de outros objetos que exigiam preferência e da demora que tem havido em levantar-se

a prévia e necessária planta e orçamento. Todavia, ao começar este serviço, deve a Câmara prevenir que a quantia designada não cobre a despesa. Com menos de 4:138\$000 não será possível concluí-la, e assim se atender ao orçamento.

A Câmara, reconhecendo a necessidade que corre, de amparar o ancoradouro deste Porto, que progressivamente vai se obstruindo, entendeu que depois da estacada que vem de referir, a construção de um cais de pedra no mesmo litoral, a começar da paliçada do extinto arsenal de marinha para o lado do leste, seria uma obra de transcendente alcance, mandou levantar a competente planta e proposta. Por estes documentos achar-se-á que a mencionada obra demanda uma despesa de 159:717\$770. À primeira vista parecerá um plano gigantesco a que se opõe a maior dificuldade, isto é, o estado pouco lisonjeiro dos cofres provinciais; porém a maneira por que se pretende empreender este importante melhoramento vem mostrar a facilidade com que pode ir a efeito.

A Câmara apenas pede à Assembleia Provincial um auxílio de 20:000\$000 de réis, em quatro prestações semestrais de 5:000\$000 cada uma. (...) Ela tem a poderosa coadjuvação da maior parte dos proprietários deste lado da cidade, e esta boa disposição da parte deles, um auxílio de cerca de 70 contos de réis, a Câmara, sem trair o mandato dos seus comitentes, não podia deixar no olvido.

1854

CAIS DA RUA DA BOA-VISTA

Correndo a rigorosa necessidade de amparar-se deste Porto que vai-se obstruindo consideravelmente,

entendeu a Câmara que a construção de um cais de pedra a começar da paliçada do extinto arsenal de marinha para o lado de leste, seria uma obra de grande alcance, mandou levantar a respectiva planta e orçamento, e submeteu tudo à consideração da Assembleia no ano passado, porém nada se tendo feito ainda, esta Câmara insta novamente para que a Assembleia Provincial, tomando em consideração tão útil projeto, lhe preste o auxílio de 20:000\$000rs. em quatro prestações semestrais como se pediu no último relatório.

Este será o primeiro passo para aformoseamento e importância da primeira cidade comercial da Província, e os esforços de seus habitantes, bem como a valiosa coadjuvação dos proprietários da rua da Boa Vista, concluirão de certo essa obra gigantesca.

1855

CAIS DA RUA DA BOA-VISTA

No relatório do ano passado a Câmara disse: (idem ao anterior).

1856

CAIS NO LITORAL DA CIDADE

É esta, sem dúvida, uma das mais importantes obras que se deve fazer. Sendo, porém, ela de avultado valor, entende a Câmara que deve principiar da estacada do extinto arsenal de marinha para leste, continuando depois para a parte de oeste. Com a quantia de 20:000\$000 em quatro prestações semestrais, que a Câmara pede por empréstimo, se poderia principiar essa obra em que toda a demora é prejudicial ao ancoradouro, e que, dado o exemplo pela Câmara, será

continuada, frente aos prédios, pelos respectivos proprietários.

1858

CAIS NO LITORAL

É esta, sem contestação, a obra mais útil e interessante para a cidade. Logo que estiver concluída e aprovada a nova planta que, de ordem da presidência, se mandou levantar, se dará começo ao cais, recebida que seja a subvenção concedida pelo título 2.º, § 4.º, da lei n.º 403, de 15 de dezembro de 1857.

1859

CAIS NO LITORAL

É esta obra de grande importância para a cidade. Os benefícios que dela devem resultar são tantos e tão transcendentales que, por sua fácilima compreensão, não necessitam de larga demonstração.

1860

CAIS DO LITORAL

É indubitavelmente a obra de maior utilidade. Pelo título 2.º, § 40, da lei número 403, de 18 de dezembro de 1856, se concedeu para ela a subvenção de 16:000\$000 réis. Não tendo-se, porém, recebido esta importância, não pode dar começo a mesma obra. A Câmara pede-vos que lhe concedais de novo esta subvenção, bem como que providencieis para se obter a planta que pela secretaria de Estado dos Negócios da Marinha se mandou levantar pelo engenheiro Naeton.

1861

CAIS

Para levar-se a efeito uma parte do cais sobre o litoral desta cidade, a planta levantada pelo engenheiro Neate, de ordem de S. Ex.^a o Sr. Presidente da Província, tratou a Câmara de recolher os donativos com que se comprometeram os proprietários da rua da Boa Vista para esta importante obra; mas a solução que tivemos, e que temos de transmitir a S. Ex.^a, é que se acham prontos a cumprir exatamente aquilo que se obrigaram, e é dizer, pagarem o que lhes tocar do seu cumprimento, quando a obra chegar à frente dos prédios de cada um.

Em virtude do que autorizou a lei n.º 467, de 4 de abril do ano passado, consignando à Câmara a quantia de 16:000.000 réis para a construção de um cais de desembarque na rua da Boa Vista, em frente à rua do Carmo, mandou-se levantar a planta e orçamento; com isso se reclamou de S. Ex.^a o Sr. Presidente da Província a entrega da quantia consignada para se começar esta obra, cuja urgência a sua necessidade recomenda. Nenhuma solução tendo tido a Câmara; receando que passasse o tempo pelo qual deve vigorar a lei que fez a consignação, e que esta tenha de ficar sem efeito, como tem acontecido outras vezes em casos idênticos, repetiu a sua reclamação, mas infelizmente ainda assim não teve solução.

CAIS DE DESEMBARQUE

Pela lei do orçamento vigente, foi consignada a esta Câmara a quantia de 16:000\$ réis, dos cofres provinciais, para um cais de desembarque na rua da Boa Vista em frente à rua do Carmo. Com a planta e o respectivo orçamento desta obra tão necessária, já a

Câmara pediu a S. Exc. o Sr. Presidente da Província a entrega de tal quantia, e, cõscia da urgência que ela reclama, será solícita em fazê-la começar assim que o seu pedido tenha a solução que aguarda.

CAIS EM TODO O LITORAL

Em seus relatórios anteriores, a Câmara tem lembrado esta obra como uma das necessidades mais palpitantes. Agora, porém, julga de seu dever confiar na solicitude do corpo legislativo provincial e do governo imperial, visto que ambos os poderes, reconhecendo a justiça com que a Câmara pedia esse melhoramento, o tomaram sob sua proteção.

1862

CAIS DE DESEMBARQUE

Pela lei do orçamento vigente, foi consignada a esta Câmara a quantia de 16:000\$000 réis, dos cofres provinciais, para um cais de desembarque na rua da Boa Vista em frente à rua do Carmo.

Só há pouco é que se pôde chegar a um acordo acerca da planta e plano da obra, e consequentemente, em virtude das ordens do S. Ex. o Sr. Presidente da Província ultimamente expedidas, vai já começar a obra da mais palpitante necessidade. Como, porém, os 16:000\$000 réis não bastem para a sua conclusão, a Câmara não pode deixar de pedir mais uma consignação na futura lei do orçamento provincial.

CAIS SOBRE O LITORAL

Em seus relatórios anteriores a Câmara tem lembrado esta obra como de urgente necessidade; agora, porém, nada tem a acrescentar, confiada na solicitude do

corpo legislativo provincial e do governo imperial, que já reconheceram a utilidade pública desse melhoramento e o tomaram sob sua proteção.

1863

Idem ao anterior

1864

CAIS DE DESEMBARQUE

Acerca desta obra, a Câmara transcreverá aqui a parte que lhe coube no relatório do ano passado (idem ao anterior).

S. Ex. autorizou a mesa de rendas provinciais desta cidade a pagar os materiais que a Câmara fosse comprando, e mais despesa que ela tivesse de fazer para dar começo a esta obra de palpitante necessidade e há tanto tempo reclamada. Algumas compras se fizeram, mas, como terminasse o ano financeiro, aquela administração recusou continuar a pagar sem nova ordem. Esta foi reclamada em 7 de janeiro do corrente ano, mas, não tendo havido solução, nada se tem podido fazer.

À digníssima Assembleia compete, pois, tomar o exposto na devida consideração, e cortar tais embaraços, habilitando a Câmara ou dando as providências que julgar mais a propósito.

CAIS SOBRE O LITORAL

É também uma obra das de mais urgente necessidade, e estando reconhecida a sua utilidade pelo corpo legislativo provincial, como pelo governo imperial, que a tomaram sob sua proteção, nada mais acrescentará esta Câmara.

1865

idem ao anterior

1867

CAIS DE DESEMBARQUE

Pela lei que orçou a receita e despesa da Província para o ano financeiro de 1861 a 1862, consignase à Câmara a quantia de 16:000\$000 rs. para um cais de desembarque. Essa obra não chegou a ter começo, e o parece que agora ficará sujeita ao novo plano que se segue:

CAIS SOBRE TODO O LITORAL

Estando reconhecida a sua urgente necessidade, tanto pelo governo geral, como pelo Corpo Legislativo Provincial, S. Ex. o Sr. Presidente da Província acaba de contratar a sua construção, como naturalmente será presente à digníssima Assembleia, para a necessária aprovação; por isso, julga-se a Câmara incompetente para dizer mais, tanto sobre este cais, como sobre aquele de desembarque.

1869

CAIS SOBRE O LITORAL

É palpitante a necessidade da construção de um cais, não só para o aformoseamento do litoral, para melhoramento do ancoradouro que de dia se nota ir ficando mais obstruído pelos continuados aterros levados pelas águas da chuva, etc. Havendo o governo geral ordenado a construção do cais em frente à Alfândega, e parecendo à Câmara que uma vez começada essa obra deveria não parar, pois que haveria

para ela o concurso dos proprietários, ousa chamar a atenção do corpo legislativo provincial, para um assunto de tanta magnitude.

1870

CAIS SOBRE O LITORAL

Cada dia vem aumentando a necessidade de um cais; sem ele nunca se obterá o aformoseamento do litoral, e o que é mais, não se obterá o melhoramento do ancoradouro, que vai visivelmente ficando obstruído com os aterros levados pela chuva. A fatura do cais está há muito decretada, infelizmente não tem tido começo; quando venha a ter, a Câmara confia que o governo provincial encontrará o concurso dos proprietários e da maior parte da população que se interessa pela prosperidade e engrandecimento deste lugar.

1871

CAIS NO LITORAL

Acha-se feita a 1.^a série desse trabalho na frente da Alfândega. Requerendo porém muito tempo essa importante obra, a Câmara tem de fazer construir uma estacada, não só na extensão de 1250 palmos, desde o cais da Alfândega até os fundos do edifício da municipalidade, assim mais na rua do Riachuelo, nas embocaduras das ruas do Arsenal, 16 de Julho, Beco do Afonso, Andrade Neves e Barroso. Vão apensar os orçamentos dessa obra executada com madeira por um novo sistema, ou com cantaria de Porto Alegre. Para a fatura desta obra de absoluta necessidade, não tem a Câmara recursos ou meios de que possa dispor, e por isso, para ela pede o vosso auxílio.

CANAL DA BARCA

Acha-se funcionando a barca de escavação a cargo da Capitania do Porto. Esse serviço, conquanto remova em parte o obstáculo que o canal oferece à navegação, nunca poderá ser completo, e torna-se necessário para isso o cais, ou ao menos provisoriamente uma boa estacada que obste a passagem das areias e que vão ter ao canal com a correnteza das águas da chuva. Cumpre atender muito para a conservação e mesmo melhoramento da parte desta cidade e do Canal da Barca, se não quisermos que em poucos anos apareça mais este embaraço para a nossa Câmara que já luta com não poucos que têm promovido sua decadência.

1872

CAIS DO LITORAL

A segunda seção do cais de cantaria em frente à Alfândega na extensão de 280 palmos se acha quase concluída. É sem dúvida um importante melhoramento que começa a ter o litoral, porém presume a Câmara com boas razões que a continuação do cais, por dispendiosa, se adiará por muito tempo; no entanto, não pode prescindir de uma estacada que prive de irem as areias e lixo obstruir mais do que está o ancoradouro. Lembra-se pois a Câmara que um cais de cantaria de Porto Alegre poderia servir por muitos anos, trazendo, além da qualidade apontada, o embelezamento do litoral. Para esta obra que não é muito dispendiosa, talvez se possa conseguir dos proprietários da rua do Riachuelo a terça parte da despesa, e nesse caso o auxílio que agora vos pede a Câmara não necessitaria ser superior a Rs. 70:000\$000, que poderão ser dados em prestações. Pensa a Câmara sem receio de errar que o auxílio prestado

para uma obra tão urgente trará de futuro a economia de dezenas de contos que se têm de gastar com a escavação do Porto.

Para aformoseamento do litoral e utilidades para o trânsito, a Câmara vos pede autorização para a formação de nova rua na direção da do Riachuelo a partir do edifício da Alfândega até as trincheiras.

CANAL DA BARCA

Os trabalhos da barca de escavação não parecem estar em relação com a despesa que se faz com esse serviço, como podereis averiguar; muito há a trabalhar-se para conseguir-se regular o trânsito das embarcações que demandam o ancoradouro desta cidade. Cumpre observar que, aprofundado e alargado convenientemente aquele canal desde o lugar denominado Boia até o ancoradouro do sul, toda a navegação, mesmo a estrangeira, sem a maior dificuldade procurará nosso Porto, do que resultará a dupla vantagem de renda e utilidade do comércio, por cuja prosperidade cumpre velar, a fim de que se não aumentem as dificuldades com que já luta e que o ameaçam de completo aniquilamento.

1873

CAIS DO LITORAL

Está feita a 2.^a seção do cais de cantaria em frente à Alfândega, na extensão de 280 palmos; para a continuação desse importante trabalho foi autorizada a presidência da Província a contratar o resto da obra até a rua Barroso (toda a extensão da rua do Riachuelo); da Alfândega, porém, até os fundos do edifício da Câmara, acha-se a estacada de madeira inteiramente inutilizada, e

cumprir reformar essas 110 braças com igual material, visto não ser possível gozar por ora esse lado do litoral do mesmo benefício que se projeta para o que acima vai indicado.

O orçamento que vai junto para a despesa com essa estacada monta em rs. 3:371\$500. Julga a Câmara indispensável essa obra, a fim de não se tornarem de todo improfícuos os trabalhos da barca de escavação ocupada na desobstrução do canal e mesmo para o aformoseamento do litoral.

Para a utilidade pública a Câmara vos pede autorização para a formação de uma nova rua na direção da do Riachuelo a partir do edifício da Alfândega até as trincheiras, assim como também a continuação daquela rua Riachuelo até a Capitania do Porto.

Sendo de reconhecida utilidade continuar a abertura da rua de Pedro II, e igualá-la até o canal, a Câmara pede que vos digneis empregar os meios que julgardes convenientes, e aprovardes a continuação dessa rua, para se ter a autorização necessária a fim de poder ser cortado terreno da Capitania do Porto, que lhe é dispensável, e abrir-se esse trânsito de grande vantagem para o povo.

1874

CAIS DO LITORAL

Estando dependendo do governo geral ou provincial a construção do cais do litoral, para o qual apareceu proposta e mais tarde foi decretada pela Assembleia Provincial a sua construção entre a Alfândega e o canaleta, esta Câmara insta por providências da ilustre Assembleia para esta obra de tanta necessidade para esta cidade, solicitando-vos ao

mesmo tempo lhe consigneis uma quantia para estacada ou simples cais de alvenaria entre a Alfândega e fundos de edifício da Câmara, que compreende o Mercado e banca do peixe, onde as estacadas estão em completa ruína.

1876

DOCA DO MERCADO

Em novembro começou-se a doca do mercado, a qual está bastante adiantada. A Câmara pensa terminá-la dentro de um mês, por isso que só falta completar os pontos extremos que vão ao litoral da rua Riachuelo, e as escadarias.

Esta obra, apesar de avultada, foi feita com os recursos municipais, e esta Câmara espera que ela fique em condições de bem satisfazer a necessidade pública.

1877

DOCA NOVA

Fez-se a nova doca junto ao mercado em frente à Banca do Peixe, como sabeis, construída de tijolo e terra romana, sobre estaqueamento de madeira de lei, com dois metros de profundidade e dois de alicerce, com cobertura de lageões da Província de um palmo de grossura, tendo uma grande escadaria de cantaria na frente.

Esta obra ficou em boas condições, como tereis conhecimento mais adiante, pelo parecer dos hábeis engenheiros Lopo Gonçalves Bastos Netto e Francisco Nunes de Miranda, em contestação ao que disse o capitão do porto sobre a mesma obra.

Colocaram-se no centro quatro balizas com argolões de ferro, para amarração das canoas.

FRANCISCO DAS NEVES ALVES

Contratou-se o metro cúbico de alicerce por 62\$724 réis, tendo-se despendido com esta obra 10:180\$858, e mais 1:480\$000 réis com a escavação e limpeza da mesma doca, tudo dos cofres desta municipalidade.

Nenhum auxílio teve dos cofres da Província, quando esta obra deveria ser provincial, por fazer parte do cais, visto estar no litoral.

Sem dúvida alguma que esta doca satisfaz uma das grandes necessidades da nossa cidade, e que de bastante utilidade está sendo para aqueles que trafegam diariamente por ali.

Com certeza é mais um importante melhoramento, que fica ao gozo de seus munícipes, feito pela Câmara que hoje termina o seu quadriênio.

Seria da maior conveniência convergir todos os esforços, a fim de se obter que, pelos cofres da Província, se faça o cais que deve unir esta doca, entre a propriedade da viúva Borges e a Alfândega, obra tão reclamada pela necessidade pública e pela conservação da parte do edifício do mercado da frente do mar, como já disse; ou que o governo provincial auxilie a esta Câmara com meios para o poder fazer.

É a minha opinião que a continuação desta obra é de todas a mais urgentemente reclamada no nosso município.

CAIS DO LITORAL

Tem tido andamento progressivo a importante obra do cais que está sendo construído no litoral, sob a direção do seu contratador, o Engenheiro Francisco Nunes de Miranda.

Esta obra começou em dezembro de 1874, do cais da Alfândega, na embocadura da rua Ewbank.

Tem-se feito até hoje 400 metros de estacada de caixão, 225 de alicerce e 215 de cais e 150 de calçada.

Assim é que a nossa cidade já se acha com um cais desde a rua Ewbank até próximo à rua Andrade Neves.

Em ofício de 18 de novembro do ano passado, foi pela Presidência consultada esta Câmara sobre o lugar mais conveniente para ser colocada uma escadaria; a Câmara informou que era na embocadura da rua 16 de julho, e que seria de conveniência uma outra na embocadura da rua Imperatriz.

Acha-se já pronta a escada da rua 16 de julho.

Esta obra há tantos anos reclamada era uma das de mais transcendente alcance para as palpitantes necessidades da nossa cidade, porque a ela está ligado o melhoramento e a conservação do canal, tão necessário à navegação que se faz para o nosso Porto.

Calcula-se poder ficar acabada esta obra até o Canalete, ponto terminal limitado pelo governo, em junho do corrente ano, ou o mais tardar em dezembro.

A solidez desta obra mostra uma garantia duradoura, e abona o seu construtor e deve animar a Câmara a solicitar do governo imperial completá-la, decretando meios para a continuação dela - do canalete à Macega e da Alfândega à propriedade da viúva Borges.

E conseguidas estas obras que tantas vantagens trazem à nossa navegação, conservação do nosso Porto e embelezamento da cidade, seria para o Rio Grande uma felicidade da qual receberia parabéns.

Oxalá o governo imperial atenda a tão justa reclamação de que se faz digna a nossa importante cidade.

1881

CAIS PROVINCIAL

O prolongamento do cais provincial, desde a viúva Borges (sua atual terminação) até o fim da rua Riachuelo, em continuação para o lado do oeste, deve ser-vos apontado como uma das necessidades mais dignas da atenção da Assembleia Provincial. Não só essa parte do litoral é a que presta maior serviço à navegação avultada que demanda o ancoradouro desta cidade, como porque ele é o complemento da referida rua Riachuelo, na qual ainda falta esse melhoramento, com prejuízo das propriedades que compreende, e do aformoseamento e higiene da cidade, que, pela importância a que vai atingindo, não deve ser privada de um benefício, cujo ônus perde todo o seu valor, comparado com os resultados que necessariamente há de produzir.

1883

DOCA PARA AS EMBARCAÇÕES DO INTERIOR DA PROVÍNCIA

É urgente construir-se uma doca para as embarcações que, vindo dos portos interiores da Província, demandam o nosso.

O cais atual, estendendo-se da rua Barroso até a rua General Neto, é insuficiente para nele atracarem as embarcações que entram à Barra, procurando o nosso Porto, e sucede por isso que aquelas que primeiro atracam vêm-se logo obrigadas a servir de ponte ou

prancha para as que vêm juntar-se ao seu costado, por falta de suficiente espaço, e dali resultam não só demora na carga e descarga dos navios como a maior dificuldade para a fiscalização do serviço.

Ora, uma doca com a necessária extensão para receber todas as embarcações que vêm do interior, trazendo estas a um ponto do litoral, permitirá aos navios que entram à Barra fazer a carga e descarga com muito mais facilidade, concedendo-lhes maior espaço e mais franco acesso junto ao cais, o que diminuirá muitíssimo a despesa a que estão obrigadas tais embarcações com a carga e descarga atualmente.

A Câmara está convencida que com uma despesa de cento e cinquenta contos poderá ser feita esta obra importante, a cujos estudos e orçamento procede o engenheiro municipal, e desde já vos pede a autorização de que carece para poder contrair um empréstimo, na importância acima declarada, ao juro máximo de oito por cento ao ano.

O imposto provincial a que estão sujeitas as embarcações deve ser suprimido, e para o pagamento dos juros correspondentes ao empréstimo, deverá ser criado outro imposto de doca, muito mais justo do que aquele, porque, sendo o cais pouco extenso, não permite atracarem nele todas as embarcações obrigadas ao imposto; ao passo que, na doca que se pretende construir, todos os iates e lanchões e quaisquer outras embarcações pequenas do interior encontrarão ancoradouro seguro e cômodo.

É este um grande melhoramento que a Câmara pretende realizar, se vos dignardes a atender as valiosas razões expostas, e também ao pagamento dos juros e à gradual amortização do empréstimo.

Deve a doca a construir-se compreender o espaço existente entre as ruas: Barroso, Pedro II, Bento Martins e o litoral, tendo a profundidade média de dois metros e sessenta centímetros, como vereis pela planta que será submetida a vossa apreciação.

1901

CAIS

Em ofício n.º 14, de 21 de junho, solicitou-se do cidadão Presidente do Estado a expedição de ordens a fim de ser reparado o cais em diversos pontos, principalmente nas imediações do lugar onde atracou o paquete *Mercedes*, pois ali as rampas desapareceram por completo, comprometendo assim as fundações do referido cais; declarando-se que, além disso, muitos blocos de pedra acham-se ameaçados em sua solidez, devido às estacas de madeira e de ferro que ali são fincadas para a amarração das embarcações que atracam ao cais, pela insuficiência dos arganéis existentes.

1903

LITORAL

Em ofício n.º 7, de 3 de março findo, solicitou-se do governo do Estado as necessárias providências a fim de serem fornecidos os arganéis para o cais do litoral indispensáveis à amarração das embarcações, comprometendo-se a Intendência a mandar colocá-los e a fazer os reparos do empedramento da rampa ao longo do dito cais, correndo as despesas por conta do cofre municipal.

O mesmo governo, atendendo prontamente ao pedido, mandou entregar 26 argolas ou manilhas de cobre e 16 arganéis completos do mesmo metal.

Reconhecendo-se, porém, a vantagem da substituição dos arganés por postes de ferro colocados ao longo do mesmo cais, por serem de mais resistência quer quanto à ação do tempo, quer quanto aos seus fins, segundo o parecer do Sr. Dr. Candido José de Godoy, chefe do serviço de dragagem, que declarou poder fornecê-los, uma vez autorizado pelo governo do Estado, a este se dirigiu esta Intendência em ofício n.º 15, de 30 de abril, pedindo aquela substituição.

Este pedido foi satisfeito pelo mesmo governo do Estado, o qual mandou que fossem entregues 16 postes de ferro, em vez de igual número de arganés, conforme foi comunicado pela secretaria do Estado dos negócios das obras públicas, em ofício n.º 733, de 8 de Maio.

Tendo a Comissão das Obras da Barra e do Porto do Rio Grande de concluir a estacada ao longo da rua Francisco Campello, a partir dos prédios do Sr. Eduardo Alt, no antigo beco do “Magalhães”, até a rua Conselheiro Pinto Lima, e de efetuar a dragagem nessa parte do litoral, serviço esse indispensável e urgente, pediu para providenciar-se sobre o alinhamento da referida rua Francisco Campello.

A Intendência ordenou à inspetoria geral que imediatamente procedesse à intimação de todos os proprietários de quaisquer construções compreendidas na zona acima descrita para as fazerem demolir até 31 de dezembro próximo findo, prazo este improrrogável, para depois a Diretoria de Obras proceder ao respectivo alinhamento, que era necessário para a realização de tão importante melhoramento.

1911

OBRAS DA BARRA

Entre os importantes problemas de cuja satisfatória solução está a depender o futuro do Rio Grande, que carece de novos e vigorosos fatores da sua prosperidade, ocupa o primeiro lugar o referente à abertura da Barra.

As obras para esse fim se acham regularmente adiantadas. Ultimadas que sejam, um poderosíssimo contingente entrará a operar no sentido do progresso local.

Porto amplo e abrigado, então acessível também a embarcações de alto calado, que o demandarem, o Rio Grande, que tem a recomendá-lo a amenidade do seu clima, a amplitude que oferece à aplicação de todas as atividades, a respeitabilidade do seu comércio, a multiplicidade das suas reputadas indústrias, tornar-se-á um centro preferido, porque, a par dessas vantagens, poderá assegurar vida econômica de custeio fácil.

Os mercados estrangeiros, empenhados vivamente na colocação dos seus produtos, disputarão a preferência do consumidor, sujeitando-se a pequenos lucros.

Desse choque de interesses aquele auferirá vantagens, como acontece nas praças onde o comércio opera em larga escala.

As nossas indústrias, por sua vez, aproveitando o transporte contínuo, rápido e a baixo preço, visto que os fretes serão igualmente disputados, produzirão mais, para levarem aos mercados estrangeiros os artigos manufaturados, os quais, na sua quase totalidade, com desvanecimento para o Rio Grande, já têm figurado em

importantíssimos certames, obtendo as mais altas recompensas pela sua superioridade.

1914

CAIS DE SANEAMENTO

Tendo conhecimento de que a Compagnie Française du Port de Rio Grande do Sul, em virtude de acordo com o benemérito governo do Estado e anexo ao decreto n.º 9912, de 17 de dezembro, começara a construir em março findo um cais que denominara de serventia pública, a partir da rua Andradas, onde termina o cais fechado da Alfândega, até a rua Conselheiro Pinto Lima, intervim no sentido de conseguir obra do mesmo gênero que melhor aproveitasse ao embelezamento e comodidade do Rio Grande.

Tal construção, que se estenderia a 400 metros, era supérflua, visto já existir cais há muitos anos, sem tal trecho, trazendo ainda o inconveniente de ser aterrada a doca do mercado, contra o que haviam reclamado ao benemérito governo estadual os agricultores das ilhas fronteiras, que naquela enseada têm o seu melhor ancoradouro.

Por outro lado, a área que seria conquistada pelo avançamento ao mais acarretaria ao município a despesa do respectivo calçamento.

Nestas condições, e tendo em 1888 a Câmara Municipal de então projetado a abertura de uma rua no alinhamento da Riachuelo, a contar da General Netto e a qual dera o nome de Francisco Campello, pedi ao eminente Presidente do Estado fosse preferido aquele trabalho nesta última rua, tornando-se realidade o estabelecimento de mais uma rua, à beira-mar, numa

extensão de 567 metros, calçada a paralelepípedo de pedra e terminada por uma praça em frente ao belo edifício da Santa Casa.

Aceita, com o maior interesse, pelo ilustre chefe a nascente ideia, S. Ex. agiu junto ao patriótico Ministro da Viação, que imediatamente providenciou no sentido alvitrado, conforme os telegramas que seguem:

“Dr. Alfredo Nascimento, intendente Rio Grande - Acabo dirigir Ministro Viação seguinte telegrama: atendendo solicitação intendente Rio Grande, após cuidadoso exame, proponho seja substituído trecho cais a construir entre Alfândega e rua Conselheiro Pinto Lima pelo prolongamento do cais existente até praça Caridade, encontrando alinhamento rua General Canabarro, rogo ordeneis Companhia Porto Rio Grande sustar meio construção cais aprovado decreto n.º 9912 em virtude acordo governo Estado até ulterior decisão governo federal. Saudações cordiais. (Assinado) Borges Medeiros”.

“Intendente Dr. Alfredo Nascimento, Rio Grande - Ministro Viação comunica ter dia 24 expedido telegrama fiscalização Porto desta cidade, a fim providenciar junto Companhia Obras Porto sentido sustar construção cais até ulterior deliberação. - Companhia informou estar todo trabalho contratado com empreiteiros e iniciada construção. - Ministro aguarda informação e pedidos comissão fiscal. Saudações cordiais - Borges Medeiros”.

Em ação conjunta, a chefia da fiscalização por parte do governo federal, a Intendência Municipal e a Companhia Francesa, ficou assentada a substituição proposta, embora trazendo excesso de despesa em face

do orçamento do projeto preterido, tendo sido a respectiva planta assinada por esta municipalidade.

Para esse *desideratum*, tão grato a esta administração, bastante cooperou o logrado e distinto rio-grandense Dr. Antonio Alves de Azambuja, que se houve com a maior atividade, zelo e desprendimento.

EMPEDRAMENTO DA AVENIDA DO NOVO PORTO

Estando projetado o calçamento a macadame de pedra quebrada da avenida, a contar da rua Coronel Sampaio ao Novo Porto, novamente recorri ao chefe Exmo. Sr. Dr. Borges de Medeiros, pedindo a interferência de seu alto prestígio para que fosse preferido o empedramento a paralelepípedos de pedra, de melhor consistência.

Como nas solicitações anteriores, a ação do benemérito Presidente do Estado foi de satisfatório resultado, à vista da seguinte comunicação:

Porto Alegre, 6-11-1913.

“Intendente Dr. Alfredo Nascimento, Rio Grande.

- Vossa reclamação acerca calçamento avenida Rio Grande acha-se inspetoria portos para onde a enviou Ministro Viação que aguarda proposta companhia com informação da comissão fiscal para resolver - Saudações cordiais. (Assinado) Borges Medeiros”.

E é assim que a referida substituição de calçamento foi levada a efeito.

1916

PORTO NOVO

Autorizada, por despacho de 20 de outubro último, do Sr. Ministro da Fazenda, a Compagnie Francaise du Port de Rio Grande do Sul inaugurou, perante grande número de convidados, a exploração de 1.000 metros de cais no Porto Novo, situado à margem leste da cidade, o que representava também a inauguração da Barra do Estado, cuja profundidade era já de 7 metros, tendo dado entrada, a 2 de março do mesmo ano, ao navio-escola *Benjamin Constant* no calado de 6m35cm e após, ao veleiro *Craigisla*, no de 21 pés e 3 polegadas.

É desnecessário dizer que o novo litoral está dotado de todo aparelhamento necessário e moderno, constante às exigências do respectivo contrato.

É extraordinária a importância desses trabalhos – desobstrução da Barra e estabelecimento do Porto.

Oito milhões de metros cúbicos de areia foram dragados; 3.500.000 toneladas de encoramento foram precisos para a construção dos molhes; 12.000 metros cúbicos de concreto foram fabricados, e as linhas férreas têm um desenvolvimento de 150 quilômetros.

Quantia superior a 13.000 contos de réis foi despendida com materiais, vagões, locomotivas, guindastes, titãs, transbordadores e trapiches.

Ascenderá a mais de 70.000 contos o custo das obras do Porto.

Infelizmente a era de progressos que devia irradiar da realização de melhoramentos tão grandiosos e ardentemente almejados, ainda está muito distanciada, mesmo tem resultado em retrocesso.

A ausência da navegação estrangeira, motivada pela conflagração europeia, ou seja, pelo bloqueio britânico e pelas sortidas dos submarinos alemães, e a da nacional, devido ao seu reduzido número, originou essa apatia em que ali jaz o majestoso litoral do Estado do Rio Grande do Sul.

Por outro lado, a taxa das capatazias abrangendo todas as mercadorias exportadas e importadas, e que outrora não as dava com as primeiras, por serem os embarques feitos economicamente pelos exportadores, e com as últimas, devido à franquia de “sobre água”, levou o comércio e demais interessados a procurar outro porto razoável.

Ora, não sendo o nosso o único do estado, (como parece ter sido compreendido pelos autores do contrato com a Compagnie Française), e sim, muito próximo, a uma e meia hora de viagem, do de Pelotas, tornou-se este um entreposto do Rio Grande, a despeito das despesas do transporte desta para aquela cidade, tal a vantagem da isenção de capatazias de que goza ali a exportação.

Quer dizer, esta que devia ser feita pelo Novo Porto, e é pelo da cidade vizinha, para onde são submetidas as mercadorias, num percurso ferroviário de 56 quilômetros, para de lá demandarem, por mar, à Barra do Rio Grande!

Dá-se mesmo que o nosso comércio até tem estabelecido agências no porto vizinho e trata de mudar para este os respectivos depósitos e barracas.

Com isso temos burlados o Novo Porto e a cidade ao seu movimento, pelo êxodo de pessoal sem trabalho, desabitando a propriedade imóvel, abalando o comércio

a varejo de todos os ramos e agravando a crise que há longo tempo vem se fazendo sentir.

De quem é a culpa?

Não perscrutemos.

O que nos preocupa é que essa e outras anomalias têm refletido sensivelmente sobre os interesses da localidade, que nos cumpre defender e a qual nos consagramos verdadeiramente.

Obedecendo a esse impulso, em tempo dirigimos ao competente e honrado Sr. coronel inspetor da Alfândega extenso memorial a propósito desse e de outros casos do contrato das obras e do Porto do Rio Grande que ferem interesses do seu comércio, das suas indústrias, da sua agricultura, enfim do seu progresso, pedindo ser nosso intérprete junto dos poderes competentes solicitando providências, tendo sido gentilmente atendidos.

Isto posto, se persistirem as irregularidades que apontamos, podemos severamente lavar as mãos, com a consciência tranquila de cumprimento do dever.

Eis o memorial a que aludimos:

“Intendência Municipal, Rio Grande, 11 de outubro de 1915. Ilmo. Sr. Coronel João Clímaco de Mello, M. D. Inspetor da Alfândega”.

“Devendo ser inaugurado brevemente o tráfego do Novo Porto construído pela Compagnie Française du Port de Rio Grande do Sul, esta Intendência vem solicitar a nossa interferência nos assuntos que passa a expor:

Pela disposição segunda da cláusula primeira do contrato de 31 de dezembro de 1912, de acordo com o decreto n.º 9.912, de 7 de dezembro do mesmo ano, entre o governo federal e aquela companhia, será construído um trecho de cais, para o lado de oeste, com o

comprimento de cerca de 400 metros, o qual ficará aberto e onde só poderão atracar as pequenas embarcações do serviço do Porto, os vapores de passageiros da navegação do interior do estado, unicamente para o embarque e desembarque dos mesmos e suas bagagens, os iates e outras embarcações menores, movidas a vela ou a outro motor, cuja arqueação não exceda a cem toneladas, para o efeito de descarregar cereais e outros artigos provenientes da produção do Estado e destinado ao consumo da cidade e município do Rio Grande.

Acontece, porém, que entre a navegação nessa disposição citada, contam-se algumas embarcações das de tráfego entre as cidades de Santa Vitória, Jaguarão, Pelotas, Porto Alegre e S. Lourenço cuja arqueação excede a cem toneladas, como por exemplo os vapores *América e Colombo*, e que por esse motivo deixarão de aportar ao Rio Grande, descarregando ou carregando ao porto intermediário de Pelotas.

Desse fato resultará não só que os cereais e outros artigos provenientes da produção do Estado ficarão sobrecarregados com o transporte daquela para esta cidade pela estrada de ferro ou por conduto marítimo, como também mudar-se-ão para Pelotas as agências das referidas embarcações, desfalcando as rendas municipais.

Para evitar, pois, esses fatais prejuízos, rogo que vos digneis de solicitar ao exmo. Sr. Ministro da Fazenda seja elevada de 100 a 400 toneladas a arqueação das pequenas embarcações a que se refere o citado contrato, atingindo-se assim o justo fim que designou o governo – que foi não encarecer os gêneros de consumo da cidade e município.

- . -

Outro caso, também de suma importância, reclama inadiável providência:

Como sabeis, a cidade do Rio Grande conta ubérrimos centros produtores de cereais, vinhos, frutas e legumes e estabelecimentos de pesca e salga de peixe, como sejam as ilhas fronteiras denominadas dos Marinheiros, Leonídio e da Torotama.

É tão vultosa a produção delas que abastece esta localidade, às importantes fábricas de conservas Leal Santos & C., Companhia Rio-Grandense, fazendo atualmente, em média a seguinte exportação para os mercados de Santos, Rio de Janeiro, Bahia, segundo a estatística municipal que segue:

1500 balaios de tomates; 500 ditos com 500.00 pimentões; 11.000 caixas com 5.400.000 peras; 2.000.000 de réstias de cebolas; 100.000 caixas a 30 réstias de cebolas; 100.000 repolhos a granel; 3.000 pipas ou 15.000 quintos de vinho; 200.000 abóboras; 16.000 atados de peixe seco (bagres, miraguaias, tainhas); 3.000 barris de 5 tainhas em salmoura; 2.000 barricas de camarões secos; 10.000 caixas de uva americana, a 30 quilos de outros produtos agrícolas.

Para dar-nos ideia somente da grandeza da ilha dos Marinheiros, basta dizermos que tem ela a área circunferencial de 20km550m2 e que o valor do que produz e é exportado, anualmente, para várias praças do Brasil, atinge, em média, a 100:000\$000.

Essa exportação será tributada uma vez inaugurado o trecho do Novo Porto e de acordo com a cláusula XXIX, letra C, do decreto de 18 de abril de 1906, com as taxas de 0,25 réis por quilograma, pela utilização do cais e para conservação do Porto, e de 4\$000 réis por tonelada de capatazias.

Mas, ilmo. Sr. Inspetor, acontecendo que não tenha sido ainda ligado ao porto antigo o referido trecho, pelo canal de acesso a que se refere a cláusula 11 do decreto de 7 de julho de 1910, serão obrigados os exportadores a remeter por mar, em saveiros, barcas ou lanchas a vela, o que nem sempre é possível, devido aos fortes ventos reinantes de E e NE, ou a reboque, o que é mais uma despesa, aquelas mercadorias, a uma distância de quatro milhas, que vai do ponto estabelecido para o projetado cais de serventia pública ao cais a ser inaugurado, demandando um canal correntoso, como é o chamado “Canal do Norte” que deságua no oceano.

Claro está que essa dura contingência obrigará os exportadores a um considerável aumento de despesa, já com o material flutuante, já com o pessoal, e que, sobrecarregando com os 0,25 réis por quilograma e 4\$000 réis todos aqueles produtos, o que vale dizer que a agricultura, o principal fator do progresso de todas as nações e que tanto carinho está merecendo dos altos e bem orientados poderes pátrios, sofrerá golpe mortal nestas pequenas mas laboriosas e prósperas zonas do município do Rio Grande, refletindo suas deploráveis consequências no honrado comércio local.

À vista do exposto e no uso da faculdade existente da parte complementar da cláusula 11 acima citada, isto é, de serem adaptadas as necessárias medidas de segurança e de interesse da cidade, de acordo com as autoridades municipais, venho rogar-vos que vos digneis propor ao poder competente a isenção daquelas taxas de 0,25 réis para os produtos daquelas ilhas, aliás, desta cidade propriamente dita – enquanto não for estabelecido o referido canal de acesso.

Vem ainda a favor dessa exceção não só o fato de que, pelo modo por que serão feitos os embarques - de transbordo - não haverá utilização de cais, nem serviço de capatazias, porque tais misteres serão exercidos, como atualmente, pelo pessoal das barcaças, como porque a acessibilidade do cais, por terra, acarretará danificação das mercadorias, por acidentes comuns em transporte de rodagem.

Finalmente, vênia devida, chamo a vossa especial alteração para uma anomalia que poderá dar-se no serviço do Porto a que acarretará graves consequências.

Dispõe a cláusula XXXIV do decreto de 18 de abril de 1906: "Os navios que entrarem à Barra para fins comerciais pagarão as taxas de Barra.

Parágrafo único. Excetuam-se os que se destinarem exclusivamente ao Porto do Rio Grande, em cujas taxas se reputam compreendidas, neste caso, as da Barra.

As taxas do Porto serão as indicadas na cláusula vigésima nona, etc.

Admitindo-se que a taxa da Barra para os navios que entrarem à Barra, para fins comerciais, seja de modalidade tal que mais convenha às praças comerciais de Pelotas, a 3 horas de distância do Rio Grande, e Porto Alegre, a menos de 24, importarem diretamente, o Novo Porto será burlado, e o que é mais grave ainda - a praça do Rio Grande - ou terá de mudar-se desta cidade para Pelotas, ou resignar-se a não poder concorrer com aquelas nas transações que desde tempos imemoriais mantêm na campanha, entretanto em definhamento.

Não se diga que os canais interiores não dão acesso a grandes carregamentos, uma vez que esses

poderão ser transportados por chatas a vapor, de elevada arqueação e pequeno calado.

E daí teremos a importação de carregamentos completos, não só de cabotagem, como de açúcar, sal, etc., como do estrangeiro - carvão, querosene, trigo em grão, farinha de trigo, para os portos do interior do Estado, em vantajosíssima competência com o comércio do litoral.

Há ainda a notar que os aludidos portos conseguiram, nas procedências do norte da República, que os preços dos fretes não excedessem os estabelecidos para o Porto do Rio Grande.

Leve-se em conta, também, que o que se dá com a importação, acontece com a exportação do Estado, e temos, fatalmente, o Novo Porto e o comércio desta localidade profundamente abalados nos seus interesses.

Sendo esse um problema complexo, esta Intendência confia que os altos poderes do país o solucionarão com a clarividência e justiça que lhes são peculiares.

Relatórios provinciais/estaduais do Rio Grande do Sul

1847

CAIS DE PEDRA DA CIDADE DO RIO GRANDE

Concluiu-se o levantamento da planta e o orçamento da despesa com o cais de pedra da cidade do Rio Grande, recomendado pela lei n.º 42, de 7 de maio do ano passado; esta obra, com os seus acessórios,

requer para o seu complemento, se a cantaria empregada nela for da que se corta aqui, a soma de 687:127\$760rs; e sendo da importada do Rio de Janeiro, a de 786:934\$760 (...).

1856

**CANALETE DOS IATES EM FRENTE À
PONTA DA MACEGA NO PORTO DO RIO
GRANDE**

A comissão administrativa da Associação Comercial na cidade do Rio Grande, a cargo de quem se acha esta obra, tendo-me representado achar-se quase esgotada a quantia de 3:000 rs. que para ela foi consignada na lei do orçamento de 1854, declarou-me que comparativamente não era satisfatório o resultado desses trabalhos, visto que a barca de escavação não podia ali prestar serviços que compensassem a despesa que fazia, isso por causa do seu calado de água, que é de 8 palmos, no entretanto que nas marés baixas o canalete apenas tem 4.

À vista destas razões, ordenei que por ora parassem os trabalhos da dita escavação, e indiquei àquela Associação que seria de mais vantagem que a referida barca fosse empregada na desobstrução da coroa que há no Porto da cidade do Rio Grande, em frente à rua da Caridade, alargando e afundando mais o canal ali existente. Em 11 de julho deste ano, representei ao Exmo. Sr. Ministro da Marinha sobre a necessidade de uma nova barca de escavação, que não demande mais de 4 palmos de água, e remeti cópia de uma proposta e plano de uma barca de ferro para esse serviço, que um

engenheiro inglês se propôs aqui a fazer no ano de 1850 pela quantia de 67:000\$ rs.

Enquanto não tivermos uma barca de pequeno calado de água, muito poucas vantagens poder-se-ão obter a bem da navegação interna.

1857

BARRA DA PROVÍNCIA

Nestes últimos anos tem-se ela tornado muito impraticável e perigosa à navegação, tendo havido muitos naufrágios e com eles perdas de muitas vidas e capitais. Em tais circunstâncias não podia esse importante objeto deixar de merecer a solicitude do governo imperial, como da Assembleia Geral, e é de esperar, pelo que está hoje ao alcance de todos, que se adotem medidas que facilitando o ingresso e saída das embarcações façam desaparecer os perigos, ou os tornem menos frequentes. É pelo mesmo modo de esperar que de vossa parte partam medidas nesse sentido, visto que é para bem comum do Império e desta Província o melhoramento da sua Barra.

Cabe aqui declarar-vos que, tendo-me o cidadão engenheiro civil tenente-coronel Afonso Mabilde pedido as informações constantes do seu ofício de 23 de julho do corrente ano, para, com os dados que já ele mesmo colheu na Barra, ouvir a opinião de engenheiros hidráulicos e pessoas profissionais e práticas, que pretende consultar na Holanda e na Bélgica, para onde seguiu ultimamente, e assim continuar nos bons serviços que tem prestado a esta Província, correndo para que aquela Barra tenha algum melhoramento, e achando-se balda a secretaria da presidência de documentos que

pudessem ministrar suficientes informações, ordenei no dia 3 do mês de setembro findo ao capitão do Porto desta Província para prestar àquele cidadão os esclarecimentos por ele pedidos.

Tendo-me finalmente a comissão administrativa da Associação Comercial da Cidade do Rio Grande pedido em ofício, de 12 do mesmo mês de setembro, que o vapor de reboque do governo ali estacionado fosse empregado, nas horas vagas, no serviço de remover as areias da Barra, em marés favoráveis por meio de uma grade que a mesma Associação mandou aprontar por sua conta para por esse meio diminuïrem os embaraços e prejuïzos que o comércio e navegação estão sofrendo, dei as providências constantes do meu ofício n.º 78, de 19 de setembro.

1858

BARRA DO RIO GRANDE

No corrente ano a Barra do Rio Grande tem tomado a direção de S.O. ou O.S.O., o que dá esperança de oferecer maior fundo e de maior persistência, conforme o há indicado a experiência de tempos passados.

(...)

No relatório que foi presente a esta Assembleia na última sessão, o meu predecessor informou que o engenheiro civil Afonso Mabilde se encarregara de, na sua viagem à Europa, ouvir a opinião de engenheiros hidráulicos da Holanda e da Bélgica sobre a possibilidade de melhorar-se a referida Barra. Até esta data nenhum resultado desta comissão foi comunicado ao governo.

Nesse mesmo relatório se mencionou o fato de pretender a Associação Comercial empregar uma grade na remoção das areias da mesma Barra. Não se levou ainda a efeito esse projeto.

Em junho do corrente ano solicitei do Ministério da Marinha um rascador hidráulico para aplicá-lo ao seu melhoramento, e o governo imperial, sempre desvelado em promover o bem desta Província, o mandou com urgência para ser remetido ao seu destino.

PRATICAGEM DA BARRA

Um novo regulamento, datado de 16 de novembro do ano passado, regularizou o serviço da praticagem da Barra. Este regulamento principiou a ser executado no mês de julho próximo passado, exceto na parte que toca ao serviço de reboque e suas taxas, por estar em vigor o contrato celebrado pelo governo imperial com João Tarrant Thomas, datado de 16 de novembro do ano passado, em virtude do qual ficou este por espaço de um ano, que se deve findar em dezembro futuro, encarregado do referido serviço, enquanto se preparam o vapor *Camaquã* e o outro que o governo imperial mandou construir para esse fim.

1864

BARRA DA PROVÍNCIA

Em março do ano passado, estando montado no vapor *Jaguarão* o aparelho do capitão americano Eduardo Pierce, seguiu para ali o capitão do Porto, a fim de assistir aos primeiros trabalhos do aprofundamento da Barra e estabelecer as bases para a direção do canal.

Das experiências que então se fizeram, reconheceu-se que era impropício o aparelho

empregado, pelo que tive de o mandar desmontar daquele vapor, para evitar algum sinistro, e despedir o dito capitão Pierce, merecendo esta minha deliberação a aprovação do governo imperial.

Cabe-me dizer-vos que o serviço da praticagem é feito com toda a regularidade, sob a zelosa inspeção do capitão tenente Antonio Alves dos Santos.

1867

CAIS NO LITORAL DA CIDADE DO RIO GRANDE

A importância comercial do Porto do Rio Grande, o único da Província, e pelo qual se importa e exporta uma massa considerável de produtos, justifica plenamente os esforços desde longo tempo feitos para a realização desse melhoramento.

Respondendo a essa grande necessidade pública, estatuiu a lei n. 603, de 10 de janeiro do corrente ano, art. 20, que se desse com urgência começo ao cais da cidade do Rio Grande.

Essa disposição subsistirá sempre como um dos monumentos legislativos, que mais honra fazem no solícito patriotismo desta Assembleia.

Logo que tomei posse da administração, procurei dar execução à referida lei. Em conformidade do que determina a 2.^a parte do referido art. 20, officiei em 28 de janeiro à diretoria geral dos negócios da fazenda provincial, para o fim de aproveitar-se o oferecimento do concurso para essa obra feito por proprietários daquela cidade, fazendo-os assinar um termo de obrigação na mesa de rendas provinciais.

Em resultado declarou-se o chefe daquela repartição que, dos 11 cidadãos que se propunham

concorrer com metade da despesa que se fizesse com a construção do mesmo cais na frente de suas respectivas propriedades, não excedendo 62\$147 réis por palmo de frente, 7 já não existem; 1 ausentou-se para Portugal, e outro, posto que na Província, não está naquela cidade. Dos outros 5 proprietários que ainda ali se acham, 4 estão prontos a cumprir sem restrição aquela obrigação; o comendador Domingos Faustino Corrêa declarou não assinar termo algum, concorrendo entretanto com quatro contos de réis logo que a obra chegasse à frente de seu prédio.

Ao engenheiro Dr. Antonio Eleutério de Camargo encarreguei de proceder aos necessários estudos, para levar-se a efeito a construção de tão importante obra; e porque o negociante Hygino Corrêa Durão apresentasse em data de 5 de abril uma proposta para a construção de um cais de ferro, naquela cidade, incumba-o igualmente de dar o seu parecer a respeito. (...)

1868

CAIS DA CIDADE DO RIO GRANDE

É fato incontestável que a cidade do Rio Grande não pode prescindir de um cais nas condições de servir com vantagem os grandes interesses, que se ligam à mais importante praça comercial do Sul do Império.

Neste sentido, entendendo sempre que uma obra de tanta magnitude só pode ser levada a efeito por arrematação, é minha convicção que, com atenção aos estudos feitos e ao custo de melhoramentos desta ordem, se deve habilitar o governo prover definitivamente sobre este assunto, contratando a construção do cais nas

condições que se julgou conveniente exarar na lei respectiva.

O engenheiro José Ewbank da Câmara apresentou ao Ministério da Agricultura um projeto de cais para aquela cidade, o qual foi remetido à presidência, e para em poder do Dr. Antonio Eleutério de Camargo, a fim de sobre o mesmo dar o seu parecer.

CAPITANIA DO PORTO

Achando-se inteiramente deteriorado o trapiche da capitania do Porto na cidade do Rio Grande, de modo que não poderão ser colocados sobre o mesmo os trilhos de ferro destinados à condução do carvão para o respectivo depósito, mandei pelo capitão do estado-maior de artilharia Dr. Domingos Francisco dos Santos orçar a despesa necessária para reconstrução do mesmo.

Orçada esta na quantia de 6:859\$500 réis, autorizei a respectiva despesa por ofício de 31 de março findo.

É este um melhoramento urgentemente reclamado pelas conveniências e vantagens do serviço a cargo da capitania do Porto no Rio Grande, como tive ocasião de verificar pessoalmente em janeiro do corrente ano.

Reconstruindo o trapiche e assentados os trilhos de ferro, cuja obra fora anteriormente autorizada, poupar-se-á a não pequena despesa que ora se faz com carros para o embarque e desembarque do carvão de pedra.

O capitão de fragata e do Porto desta Província José Pereira Pinto desempenha com muito zelo as funções de seu cargo.

1871

INSPETORIA DA BARRA

Por aviso de 18 de janeiro último, foi comunicado à Presidência ter sido na mesma data nomeado para o lugar de Inspetor da Barra o capitão de fragata Basílio Antonio de Siqueira Barbedo, que já se apresentou para o serviço, tendo deixado o respectivo exercício o 1.º tenente Manoel Terencio Corrêa da Silveira, que interinamente o desempenhava desde o falecimento do velho e bom servidor do país, o capitão de fragata Antonio Alves dos Santos.

Tendo um de meus antecessores solicitado autorização do governo para mandar fazer os reparos e aumentos de que carece o trapiche ao serviço da praticagem, foi por aviso de 16 de agosto do ano passado prevenida a Presidência de que se expedia aviso ao Ministério da Fazenda, a fim de ser a Tesouraria aqui habilitada na quantia de 813\$000 réis, em que tinham sido orçadas aquelas obras, que não se executaram porque então mais dispendiosas se tinham tornado, pois maiores eram os estragos causados pelas águas em dito trapiche.

Mandei, pois, pelo major do corpo de engenheiros Antonio Augusto de Arruda, proceder a novo orçamento, que importou na quantia de 3:464\$538 réis, a qual pedi ao governo se dignasse elevar o crédito concedido, o que acaba de ter lugar, conforme me foi comunicado por aviso de 11 do próximo passado mês.

Com a caiação, pintura e outros reparos nos edifícios daquela inspetoria, despendeu-se 116\$060 réis.

Pedi também autorização do governo para mandar proceder aos consertos de que necessitaram os

salva-vidas daquele estabelecimento para poderem ser convenientemente utilizados.

1873

CAIS DE PEDRA NA CIDADE DO RIO GRANDE

Tendo sido a presidência autorizada pela lei do orçamento vigente n.º 807, de 30 de outubro do ano passado, art. 5.º, § 6.º, para mandar construir um cais no litoral da cidade do Rio Grande, com pedra da Província e revestimento de cantaria do Rio de Janeiro, despendendo-se para esse fim até a quantia de 800:000\$000 réis que deveria ser levantada por meio de emissão de apólices, consagrando-se ao pagamento dos respectivos juros e amortização o produto de um imposto de exportação, solicitou o meu antecessor da Associação Comercial daquela cidade as informações seguintes:

Se na cidade e seu termo seriam tomadas as referidas apólices ao par nas condições expressas e quais as pessoas que queriam tomá-las.

Qual o máximo do imposto que deve ser criado em virtude da referida lei e produto do mesmo segundo os dados estatísticos a respeito da exportação pelo Porto da cidade.

Nomeou a Associação uma comissão composta de dignos negociantes da praça para estudar a matéria, e sobre ela prestou bem elaboradas informações.

Em 23 de janeiro findo ordenei à repartição de obras públicas que formulasse as bases para as propostas relativas à construção deste cais, e por ofício de 5 de fevereiro participou-me o diretor que tais bases estavam

dependendo dos estudos incumbidos ao engenheiro chefe do 2.º Distrito, Manoel Corrêa da Silveira Netto, que ainda não foram feitos.

#####

Correspondência anexa

Ilmo. e Exmo. Sr.

Honrada esta Associação Comercial com o ofício que V. Ex., em 6 do corrente, dignou-se dirigir-lhe sob n.º 2384, no qual comunica que, achando-se essa presidência autorizada pela lei do orçamento provincial, que acaba de ser promulgada, a mandar construir no litoral do Porto desta cidade um cais de pedra da Província, com superestrutura de granito, despendendo para tal fim até a quantia de oitocentos contos de réis, que será levantada por meio de emissão de apólices, criando-se para pagamento dos juros respectivos e amortização das mesmas um imposto relativo, precisa V. Ex. orientar-se a fim de poder com o devido acerto resolver relativamente à melhor maneira de realizar essa tão importante quão necessária obra, cuja conveniência V. Ex. em sua ilustrada inteligência também reconhece.

Primeiro: se nesta cidade e seu termo serão tomadas as referidas apólices ao par, nas condições expressas, e quais as pessoas que quererão tomá-las.

Segundo: qual o máximo do imposto que deve ser criado, e produto do mesmo, segundo os dados estatísticos, a respeito da exportação pelo Porto desta cidade.

A estas informações V. Ex. determinou que esta comissão administrativa aduzisse as que julgasse convenientes.

FRANCISCO DAS NEVES ALVES

Em conformidade, resolveu esta diretoria nomear do seio da Associação uma comissão de dignos negociantes, que, estudando a matéria com o preciso desenvolvimento e clareza, prestasse as informações requisitadas, tanto quanto requer um particular de tanta importância.

A comissão, colaborando esse parecer, desenvolveu-se da forma que V. Ex. apreciará pelo mesmo relatório, aqui incluso, que dispensa esta comissão administrativa de mais detalhes, visto que, tendo minuciosa e profundamente satisfeito as informações exigidas, e assim cabalmente correspondido à expectativa da diretoria, tornando-se por isso digna da gratidão do comércio e da população desta cidade, habilitará V. Ex. a resolver com todo o acerto, conforme deseja.

A Associação Comercial, cônica da dedicação de V. Ex. pela causa pública, do seu zelo pelo progresso do que lhe é confiado, e dos bons desejos que nutre pela realização de uma obra tão útil quanto necessária, espera que V. Ex. prodigalizará todo o seu bom e valioso apoio para a imediata realização de um melhoramento tão importante, certo de que mais uma vez cativará o reconhecimento dos habitantes desta cidade.

A comissão administrativa aproveita a oportunidade de apresentar a V. Ex. os protestos de sua mais cordial e respeitosa estima e consideração.

#####

O Exmo. Sr. Presidente da Província, em ofício de 6 do corrente dirigido à Associação Comercial desta praça, declarou que pela lei do orçamento provincial que

acaba de ser promulgada, foi a presidência autorizada a mandar construir nesta cidade um cais de pedra da Província com revestimento de cantaria, despendendo para tal fim até a quantia de oitocentos contos de réis, a qual deverá ser levantada por meio de emissão de apólices, criando-se um imposto de exportação para pagamento do juro das mesmas e amortização daquela quantia.

E S. Ex., a fim de poder resolver com o devido acerto sobre a melhor maneira de realizar essa obra, reclamou da Associação Comercial os seguintes esclarecimentos.

Primeiro: se nesta cidade e seu termo serão tomadas as referidas apólices ao par, nas condições expressas, e quais as pessoas que quizerão tomá-las.

Segundo: qual o máximo do imposto que deve ser criado, e produto do mesmo, segundo os dados estatísticos, a respeito da exportação pelo Porto desta cidade.

A estas informações, V. Ex. determinou que esta comissão administrativa aduzisse as que julgasse convenientes.

Em vista do que a Associação Comercial nomeou a comissão abaixo assinada para dar parecer sobre os quesitos formulados por S. Ex. e prestar os demais esclarecimentos exigidos, encargo que a mesma comissão passa a desempenhar da seguinte maneira.

É fora de qualquer dúvida que o cais em projeto constitui para a cidade do Rio Grande um melhoramento de primeira ordem, e de longa data reclamado pela sua população, de parte da qual existem as mais favoráveis disposições em prol de sua realização. Em consequência, pois entende a comissão que facilmente será tomada

nesta cidade uma boa parte daquelas apólices, entendendo mais que se S. Ex. se dignar nomear uma comissão de pessoas competentes desta cidade, para promover a emissão respectiva, seja nesta localidade ou fora dela, não padece dúvida de que a totalidade das referidas apólices será prontamente emitida.

Quanto ao máximo do imposto a criar-se para pagamento do juro das apólices e amortização do capital respectivo, a comissão, tendo examinado detidamente a estatística das apólices da exportação pelo Porto desta cidade e do de S. José do Norte, no triênio ultimamente decorrido, bem como das embarcações de longo curso, de cabotagem e do interior que demandaram ambos os portos naquele período, acordou que se deveria propor a S. Ex. a criação do dito imposto na seguinte proporção:

1/3 (um terço por cento) sobre o valor oficial da exportação de produtos da Província despachados nas estações fiscais do Rio Grande e S. José do Norte;

150 réis (cento e cinquenta réis) por tonelada de navios a vela e a vapor, excetuados os paquetes, quer ancorarem neste Porto ou no de S. José do Norte;

300 réis (trezentos réis) anuais por tonelada dos iates arrolados na capitania do Porto desta cidade em Porto Alegre; e finalmente

10\$000 réis (dez mil réis) anuais sobre cada iate ou lancha empregados no tráfego de carga e descarga neste Porto.

Estes impostos, assim distribuídos, deverão produzir anualmente, termo médio, a soma de réis 67:381\$173.

Na opinião, aliás pouco competente, da comissão, esta quantia cobre perfeitamente o pagamento do juro das apólices consideradas no seu valor total de

oitocentos contos de réis e uma amortização gradual deste capital, suficiente para ele ficar inteiramente pago e extinto num período de vinte e sete a vinte e oito anos.

Julga a comissão que o imposto por ela indicado é o máximo que pode suportar cada uma das matérias tributadas, e para justificar esta asserção fará as observações seguintes:

A exportação de produção de produtos da Província já se acha onerada com 9% de direitos gerais, 3% e 4% (conforme a natureza do produto) de direitos provinciais e $\frac{3}{4}\%$ de imposto da Barra de Pelotas, perfazendo tudo $12\frac{3}{4}\%$ e $13\frac{3}{4}\%$ sobre o valor oficial da exportação. O $\frac{1}{3}\%$ proposto agora pela comissão, para imposto do cais, elevará ainda esses direitos a $13\frac{1}{2}\%$ e $14\frac{1}{2}\%$.

Ora, considerando que os nossos produtos são, na sua generalidade, similares dos do Estado Oriental, que pagam apenas um direito de saída de 8%, e considerando ainda que os nossos produtos como os daquele Estado se dirigem todos aos mesmos mercados na Europa e nos Estados Unidos, são competidores, fica palpável a posição desvantajosa dos produtos da Província. A comissão estudou este assunto com a mais escrupulosa atenção; e se não tratasse de fornecer elementos para a realização de uma obra de necessidade tão urgente para esta cidade, certamente que rechaçaria qualquer ideia que tivesse por fim agravar-se mais a posição, já tão crítica, do primeiro ramo de comércio da Província, qual é o da exportação.

Releva ainda ponderar que um aumento inconveniente nos direitos já altos sobre a exportação poderá afugentar, em maior escala, grande parte dos gados e produtos da nossa fronteira para o Estado

vizinho, onde certamente obterão preços mais vantajosos, em virtude do desequilíbrio de direitos entre esta Província e aquele Estado.

Em vista do exposto, confia a comissão que o esclarecido administrador da Província, na decretação do imposto de cais, procurará onerar o menos possível os nossos artigos de exportação.

Enquanto ao imposto a lançar-se sobre navios e outras embarcações, a comissão entende que as taxas indicadas foram repartidas equitativamente, e que nem os navios nem os iates e lanchas devem ser sobrecarregados com maior tributo, atenta à relação direta que têm com a exportação, de que são imprescindíveis auxiliares.

Observará a comissão que, sendo o ancoradouro de S. José do Norte considerado hoje mero porto de alívio, tanto os navios que o demandarem como os produtos despachados pela respectiva mesa de rendas deverão ficar sujeitos ao imposto de cais; nem de outra sorte poderá ser, porque a lei criadora desse imposto facilmente se burlaria.

Desejosa de corresponder à solicitude manifestada no final do ofício de V. Ex., em favor do melhoramento do Porto desta cidade, a comissão anima-se a lembrar a conveniência de se proceder à limpeza e escavação do litoral, à semelhança do que se praticou em frente ao cais da Alfândega, bem como à aprofundação do canal denominado da Barra, um dos melhoramentos que mais imediatamente entendem com o desenvolvimento da navegação e comércio desta praça.

A comissão, antes de concluir este seu trabalho, porventura exíguo e deficiente, dirige um testemunho do profundo agradecimento à Assembleia Legislativa

Provincial, e no ilustrado administrador da Província, Exmo. Sr. Dr. José Fernandes da Costa Pereira Junior, pela promulgação da lei que concedeu a esta cidade, ordinariamente tão mal aquinhoadada nos orçamentos do Estado e provinciais, um melhoramento tão ardentemente desejado pela sua população, a qual é o cais que se projeta.

Assim procedendo, julga a comissão que interpreta fielmente os sentimentos não só do comércio, como de todos os habitantes da cidade do Rio Grande.

1877

CAIS DO RIO GRANDE

Está calculada a despesa anual dessas obras de 200:000\$000.

As leis do orçamento não têm consignado fundos para esta despesa que atinge, de obras feitas até 27 de dezembro do ano próximo passado, data do último pagamento, a soma de 270:520\$000 réis.

O ato da presidência n.º 474, de 17 de março de 1874, emitindo apólices para ocorrer a esta despesa e com a do Sangradouro, destinou-lhe a soma de 200:000\$000 réis; como se vê, esta quantia está excedida em 70:520\$ réis.

Presentemente solicita o respectivo contratador o pagamento de obras feitas depois de 27 de dezembro último. Não tendo o cofre provincial recursos próprios para poder fazer semelhantes suprimentos, houve de tomar por empréstimo de particulares essas somas, ficando assim a fazenda sujeita aos respectivos juros, na importância de 11:292\$400 réis.

Além disso, paga ainda a fazenda o juro relativo do produto total da emissão das ditas apólices, por estar

esgotado o fundo desse produto na importância de 21:000\$ réis.

Assim, paga a fazenda de juros, por ano, no valor de 32:292\$400 rs.

Por tais motivos, lembra o diretor geral da fazenda provincial a sustação dessas obras.

Em resposta ao ofício dessa repartição, declarei que, sendo assunto de muito grave importância e não desejando esta vice-presidência assumir a responsabilidade que possa resultar da sustação dessa obra, que já se acha muito adiantada, devia ela continuar e os seus pagamentos fazer-se na forma determinada por meus antecessores até que essa Assembleia resolva a respeito.

Na mesma data solicitei do governo imperial, que tendo em consideração o estado precário dos cofres da província, e a conveniência de concluir aquela obra, a qual tem sido feita sob a mais regular economia, e tanto afeta os interesses provinciais como os gerais, se digne de tomá-la a si ou facultar os meios para sua conclusão.

Para compensar os gastos avultados dessa obra, conviria criar um imposto às embarcações que atracarem ao cais.

1879

CAIS DO RIO GRANDE

Continuam em andamento as obras deste cais.

Ao respectivo contratador Francisco Nunes de Miranda têm sido feitos os competentes pagamentos, de conformidade com a lei n.º 1110, de 14 de maio de 1877, arts. 18 e 19, e à vista de atestado passado pelo engenheiro fiscal dos trabalhos.

1880

PRATICAGEM DA BARRA

Tendo sido exonerado o Capitão Tenente Felinto Perry do cargo de administrador, foi nomeado para o substituir o Capitão de Fragata Carlos Frederico de Noronha, que assumiu o respectivo exercício em 8 de novembro.

Foi retirado do serviço de reboques em que se achava na Barra o vapor *Jaguarão*, de propriedade da Província, visto não poder desenvolver toda a sua força devido ao mau estado da bucha da hélice e de algumas peças principais da máquina.

Em 31 de janeiro participou-me o Capitão do Porto estarem concluídos os consertos do trapiche, autorizados por aviso de 15 de outubro, e pediu autorização para mandar reparar a parte do mesmo que, por não ser momentosa urgência, não se contemplara no orçamento, sendo por aviso de 2 de março último concedido o crédito de 1:500\$000rs. em que foi orçada a despesa com as referidas obras.

Em 30 de março comunicou-me o Ministério da Marinha ter autorizado o Capitão do Porto a efetuar pela quantia de 5:760\$000rs. as obras da estacada de proteção à casa que serve de escritório e depósito do material da praticagem da Barra.

CAIS DO RIO GRANDE

Em 25 de junho do ano passado pediu o contratador da construção dessa obra que esta Presidência resolvesse sobre o número e qualidade dos guindastes a que se refere a condição 9.^a do seu contrato.

FRANCISCO DAS NEVES ALVES

De acordo com a informação prestada pelo respectivo Fiscal, resolvi em 29 de outubro último que fossem colocados de preferência ao longo de todo o cais os cinco guindastes fixos de que trata a mesma condição.

Alegando que a demora havida na conclusão das obras, que deviam achar-se terminadas a 15 de dezembro findo, proveio de ter esperado um mês pela fatura da parte do calçamento da praça Municipal que a Câmara incumbia mandar executar, bem como de só a 3 daquele mês haver-lhe sido comunicada a escolha dos guindastes acima mencionados, pediu o referido contratador relevação da multa em que por tal falta incorrera.

À vista dessas razões, confirmadas por aquele Fiscal, atendi a tal pedido.

Para a aludida colocação dos guindastes foi marcado o prazo de seis meses com a declaração de que o contratador deverá apresentar os respectivos desenhos.

Atendendo à impossibilidade de se levantar nesta praça o empréstimo autorizado pelo artigo 20 da lei n.º 1110, de 14 de maio de 1877, para o pagamento do supracitado contratador, que tinha direito, segundo informara a Diretoria da Fazenda provincial, à quantia de 47:468\$257 rs., mandei por ato do 1.º de março que para pagamento de tal soma se applicassem, na forma estabelecida na condição 15.^a do contrato de 2 de agosto do citado ano de 1877, os produtos dos impostos de cais, criados pelo art. 21 e seus §§ da mencionada Lei.

Por ato da mesma data, à vista da impossibilidade de se fazer por juro menor a emissão das apólices com que, na forma do art. 19 daquela lei, se devia efetuar o pagamento da quantia de 46:601\$743 rs., a que igualmente tinha direito o contratador, segundo

também informara a Diretoria da Fazenda Provincial, resolvi, em virtude do disposto no § único do artigo 5.º da lei n.º 1158, de 23 de maio de 1878, fixar em 7% ao ano o juro das referidas apólices, que seriam emitidas ao par.

1882

BARRA DA PROVÍNCIA

Por ofício de 11 de janeiro último, solicitou o administrador da praticagem da Barra autorização para mandar fazer os reparos de que carece a catraia *Boa Viagem*, que se ocupa no serviço diário dos bancos da Barra, sendo orçada em 2:500\$000 essa despesa, que já foi autorizada pelo Exmo. Sr. Ministro da Marinha, a quem para esse fim me dirigi por telegrama.

Ultimamente autorizei ao mesmo Administrador, conforme pediu, a comprar para aparelhar a referida catraia 250 metros de lona americana e 132 ditos de cabo de couro, por não ser suficiente a verba designada.

PRATICAGEM DA BARRA

Continua à frente da praticagem da barra o capitão-tenente Filinto Perry.

Em ofício de 9 de setembro do ano passado, comunicou-me este funcionário que era péssimo o estado da Barra. Fiz logo a devida participação ao Ministério da Marinha, que imediatamente ordenou fosse fretado por um mês, para experiência, um dos rebocadores ali em serviço, a fim de prestar os trabalhos que fossem reclamados pela praticagem, sob as ordens do administrador, não somente quanto à sondagem, como também em relação ao movimento de malas e passageiros ou qualquer outro, arbitrando-se-lhe o preço do fretamento pela média da despesa feita.

FRANCISCO DAS NEVES ALVES

Dei prontamente neste sentido as precisas ordens, e, em cumprimento delas, enviou-me o aludido administrador as contas, das quais verifiquei que o termo médio da despesa com combustível, sobressalentes de máquina, gratificação por levar socorros e pelo recebimento de malas e passageiros é de 1:200\$000 réis mensais.

Submeti-as em 6 de dezembro à resolução do indicado Ministério, que em 28 do mesmo mês autorizou o contrato, pelo preço de 700\$000 rs. mensais, do rebocador *Manoel Diabo* para o aludido serviço, não incluída a importância a pagar pelos socorros por ser provável, segundo informação do administrador da praticagem, que melhorem as circunstâncias da Barra.

O estado desta, entretanto, desde muitos meses tem sido péssimo, causando sérios prejuízos ao comércio e mantendo em constante perigo a vida e interesses dos que nela são forçados a conservar-se por longas semanas, sem lograr alcançar o Porto do Rio Grande.

Justificado clamor levantou a imprensa, e eu fiz junto do governo quanto podia para a adoção de prontas providências que, se não removam, diminuirão sensivelmente os obstáculos postos à navegação naquela entrada da Província.

A seu turno o comércio, principalmente prejudicado com a demora das embarcações à vista da Barra e sem esperança de transpô-la, agitou-se no empenho de ser remediado o sensível mal.

Assim é que em 4 de dezembro recebi da Associação Comercial do Rio Grande este telegrama:

“A comissão administrativa da Associação Comercial desta praça, no cumprimento do seu dever, reuniu-se hoje em sessão extraordinária e especial,

deliberou respeitosamente solicitar de V. Ex. a honra do valiosíssimo concurso de V. Ex. junto ao governo geral para que com urgência sejam tomadas enérgicas providências no sentido de melhorar o péssimo estado da Barra desta Província, que nos últimos seis meses tem-se conservado extremamente baixa, causando à navegação e ao comércio em geral sérios prejuízos. A sua impraticabilidade dos últimos 30 dias tem causado verdadeiro pânico; cerca de cem navios, alguns há mais de 3 meses, calando de 12 a 15 palmos, se acham impossibilitados de a transporem; neste número contam-se seis paquetes que com dificuldades têm apenas conseguido baldear malas e passageiros, precisando para isto que o próprio rebocador de pequeno calado, que faz o serviço da praticagem, aguarde oportunidade para poder executá-lo.

A comissão administrativa que tem observado com grande admiração o elevado empenho que V. Ex. tem mostrado em todos os assuntos que se relacionam com a prosperidade desta Província, que V. Ex. tão sabiamente administra, acentua bem a V. Ex. que gravíssimo é o nosso apelo, que será por V. Ex. devidamente considerado e precisamente atendido. Reiteramos nossos protestos de subida estima e maior consideração à pessoa de V. Ex., a quem Deus guarde”.

Respondi imediatamente com o que segue:

“Acabo de receber o telegrama de V. S.^a sobre o estado da Barra desta Província e nesta data dirijo-me pelo telégrafo ao governo imperial pedindo com instância providências como o caso exige. Pode essa Associação Comercial contar com todo o meu concurso e quanto de mim dependa. - Agradeço os termos benévolos com que se refere à mesma administração”.

FRANCISCO DAS NEVES ALVES

O telegrama que expedi ao Exmo. Presidente do Conselho de Ministros é deste teor:

“A Associação Comercial do Rio Grande, em sessão extraordinária e especial, representa contra o péssimo estado da Barra, pedindo providências com urgência. Nos últimos seis meses tem-se conservado a Barra extremamente baixa, causando muito sérios prejuízos ao comércio, e sua impraticabilidade dos últimos 30 dias, até para os paquetes, causa grande alarma.

Cerca de cem navios, alguns há mais de 3 meses, calando de 12 a 15 palmos, acham-se absolutamente impossibilitados uns de sair e outros de entrar. – Os paquetes ultimamente têm apenas podido baldear malas e passageiros, e isto esperando oportunidade. – Os trabalhos da estrada de ferro têm também sido prejudicados. – Levando ao conhecimento de V. Ex. tão grave estado de coisas, que não preciso encarecer, uno o meu pedido ao daquela Associação, esperança que V. Ex. por meio de profissionais competentes ordene medidas quanto antes”.

Tive de S. Ex. contestação no seguinte telegrama expedido a 3:

“Em resposta ao telegrama de V. Ex. de ontem, se me oferece dizer que ordene V. Ex., por profissionais distintos, o estudo da Barra do Rio Grande, e indique as providências que com urgência podem ser tomadas, a fim de que possa o governo imperial adotar, antes de exame mais demorado, outras”.

Dirigi-me logo à Associação Comercial, da qual tive em 5 este telegrama:

“Esta Associação agradece a V. Ex. os telegramas que se dignou dirigir-me, pelos quais vê a solicitude que

V. Ex. e o patriótico governo imperial dedicam aos meios de obstar a continuação do estado anormal da Barra desta Província. – Um represado de águas momentâneo permitiu no dia 2 do corrente a passagem de quatro vapores em pequeno calado e dois navios em iguais condições, persistindo o mal avisado à V. Ex. em nosso telegrama do 1.º do corrente mês. O meio que se nos indica o mais rápido para conseguir-se na Barra um melhoramento momentâneo, é o emprego da dinamite.

Temos profissional que está pronto a fazer as experiências, necessitando para isso do material adequado que aqui não há, e para esse fim pedimos a V. Ex. se digne autorizar as despesas que possam ocorrer. Sem prejuízo do emprego da dinamite, temos informações também que se deve igualmente tentar por meio de dragagem a abertura da barreta de Alfama – ao sul da Barra, cujo banco é de pequena extensão e águas mais calmas. – Sirva-se V. Ex. tomar em consideração autorizando, se assim entender, a principiarem sem demora estes trabalhos. Reiteramos os nossos protestos etc.”

A mesma Associação telegrafou-me no dia imediato nos termos seguintes:

“A Associação Comercial tem a satisfação de comunicar a V. Ex. que conseguiu obter ordem de uma casa de Liverpool, permitindo que venha a esta cidade um especialista em trabalhos de dinamite, o qual chegará a 8 corrente, podendo demorar-se apenas 10 dias, por cujo motivo solicitamos que V. Ex. se digne, à recepção do presente, autorizar ao comandante da Barra para que lhe seja franqueado tudo quanto preciso for, para se realizarem imediatamente as experiências projetadas na nossa Barra, como vapores, outras

embarcações e algum pessoal, pelo que cumpre a esta Associação enviar a V. Ex. seus cordiais agradecimentos. A Barra, nesta manhã, apresentou-se com melhor aspecto, permitindo regular movimento de entradas e saídas, para navios de menor calado; mesmo assim, o governo e a Associação devem redobrar os seus esforços, não só para que se realizem as experiências que concedam passagem aos navios de maior calado, como também que se levem a efeito as necessárias obras de arte para um melhoramento permanente. Nossos protestos de alta estima etc.”

Em 8 deu-me ela ciência da chegada do especialista inglês no telegrama seguinte:

“Esta Associação, respondendo ao telegrama de V. Ex. de ontem, apressura-se em comunicar a V. Ex. a chegada do especialista a quem nos referimos em nosso telegrama de 6, e não podendo ele esperar a vinda do transporte *Purus*, assim como continuando interrompido o movimento da nossa Barra para navios de calado superior a 14 ½ palmos, pedimos respeitosamente vênia para ainda solicitar de V. Ex. a precisa autorização, com o fim de efetuarem-se já as experiências projetadas com dinamite. Por telegrama do Rio de Janeiro de ontem, fomos informados que só para a próxima semana poderá seguir o *Purus* e entende esta Associação que qualquer demora ainda mais comprometerá os interesses do comércio desta Província”.

Contra a eficácia do emprego de dinamite manifestou-se em telegrama de 6 o administrador da Barra, julgando-o uma fonte perene de despesa para o Estado, e acrescentando:

“Circunstâncias excepcionais de tempo e marés prejudicaram a Barra; esta melhorará por efeitos

naturais, só escavações por aparelhos especiais poderão trazer resultados úteis”.

Foi da mesma opinião o engenheiro Lopo Gonçalves Bastos Netto, como se vê de seu telegrama de 8, do qual transcrevo esta parte:

“Não creio na eficácia do emprego da dinamite como meio de melhoramento da Barra. Os efeitos de agentes naturais, como sejam as correntezas oceânicas combinadas com a influência dos ventos reinantes desta estação, não poderão ser destruídos, nem mesmo modificados pelo simples emprego da dinamite em um banco de areias movediças como o da Barra da Província”.

Este parecer veio a ser confirmado pelo próprio especialista inglês, como faz certo o seguinte telegrama da Associação Comercial em 13:

“Esta Associação, agradecendo a V. Ex. o interesse que manifesta em seu telegrama desta data, comunica V. Ex. que somente hoje, depois de um amplificado estudo, foi-nos apresentado o parecer definitivo pelo especialista encarregado da desobstrução da nossa Barra, o qual, tendo verificado ser o comprimento no banco superior a 700 metros, considera que a dinamite não é possível conseguir-se um melhoramento momentâneo. Devido a tão inesperado resultado, agora mesmo teve lugar uma reunião da diretoria desta associação com a presença dos principais comerciantes desta praça, e foi resolvido fretar o vapor *Humaitá* para imediatamente dar começo ao serviço de desobstrução por meio de aparelhos com correntes de ferro que se acham prontas, e cujo serviço foi inculcado pelo mencionado especialista, como meio mais eficaz já empregado em alguns portos da Europa com bom êxito.

Se assim deliberamos foi devido a não poder os rebocadores existentes na Barra empregarem-se exclusivamente neste serviço, como se torna de urgente necessidade. A despesa a fazer-se será de 6 a 8 contos de réis por 15 dias de trabalho seguidos. – Já manifestamos a V. Ex. que toda demora é muitíssimo prejudicial ao comércio em geral, razão por que foi consultada a V. Ex.; nutrimos, porém, a esperança de que V. Ex., junto ao patriótico governo geral, promoverá a precisa autorização para estas urgentes despesas. – Receba V. Ex. nossos sinceros protestos etc.”

No dia imediato passei ao Exmo. Sr. Presidente do conselho este telegrama:

“Depois de recebimento do telegrama de V. Ex. de 3 do corrente, tendo dado a Barra do Rio Grande entrada e saída a grande número de navios, por outro lado constando-me que a Associação Comercial esperava um especialista inglês para empregar a dinamite, deixei de nomear a comissão que V. Ex. autorizou-me a nomear, para a qual não era fácil encontrar profissionais distintos. O especialista reconheceu a ineficiência da dinamite e agora trata de fazer escavações por aparelhos com correntes de ferro, de modo, segundo diz, já empregado na Europa com feliz êxito. – A Associação Comercial, que está atualmente à frente disto, já fretou vapor para os trabalhos, tem prontas as correntes e pede autorização para despesas de 6 a 8 contos. – O comandante da Barra julga resultados muito duvidosos. – Por minha parte entendo que convém tentar a escavação. – V. Ex. me responda com urgência, se devo autorizar aquela despesa”.

A 16 foi dada a autorização pedida.

O governo imperial tem sido, como se vê, solicito em atender a todas as indicações referentes ao melhoramento da Barra. Além de outras providências, trata da construção de um pequeno vapor destinado a sondagens.

1883

BARRA DA PROVÍNCIA

O Ministério da Marinha trata de promover diversos melhoramentos no material empregado na praticagem da Barra, e, segundo declarou-me por aviso de 29 de novembro do ano passado, tomou as seguintes providências:

Mandou construir na Europa um vapor de rodas para o serviço da Barra, devendo fazer parte do armamento dessa embarcação dois escaleres salva-vidas, dos que usa a marinha inglesa;

Contratou à firma Barata, Ribeiro & C. também a construção de um vapor para sondagem;

Autorizou a inspeção do arsenal de marinha da Corte a organizar um plano moderno para a feitura de uma catraia e a Capitania do Porto a realizar os acertos necessários na atalaia, não excedendo a despesa de 3:124\$403 réis.

O Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas nomeou a comissão que deve estudar os melhoramentos de que é suscetível a Barra.

Esta comissão já está na Província e é dirigida pelo engenheiro Honório Bicalho.

Barra

A Barra da Província continua sob o comando do capitão de fragata João Gonçalves Duarte, o qual, no

exercício deste cargo, muito se tem empenhado no sentido de regularizar o mais possível o movimento de entrada e saída de navios.

Tanto assim que atualmente observa-se que poucas vezes são os navios obrigados a esperar ocasião oportuna para investir à Barra.

O Ministério da Marinha mandou pôr à disposição daquele comando a lancha a vapor *Marcílio Dias*, que no dia 3 de março último chegou ao Porto do Rio Grande, procedente da Corte.

Ponderando o comandante da Barra que a caldeira desta lancha não está preparada para funcionar com água salgada, por trazer a mesma em repetidas revoluções, correndo o risco de ser queimada e oferecendo iminente perigo às vidas dos que a guarnecem, propôs remediar este inconveniente com a colaboração de uma torneira e encanamento da caldeira para o mar, despesa que não excede a quantia de 200\$000.

Tendo em vista o exposto, autorizei essa despesa com aquele reparo, ato este que ficou aprovado por aviso de 17 de abril findo.

Nessa data declarou o referido Ministério da Marinha que, visto o rebocador *Marcílio Dias* poder somente prestar serviço na Barra em ocasião de marés brandas, resolveu que seja destinado aos da capitania do Porto, devendo, entretanto, auxiliar os da mesma Barra sempre que for possível.

Posteriormente, em 9 de maio, mandou o dito Ministério entregar, por algum tempo, ao engenheiro Guilherme Ahrons o vapor de que se trata, se estivesse em disponibilidade, para auxiliar os trabalhos de que se acha incumbido o mesmo engenheiro, correndo as

despesas por conta do Ministério da Agricultura; isto, porém, sem prejuízo do serviço a que o mencionado vapor é destinado pela repartição da Marinha.

Declara também o comandante da Barra ser indispensável ao serviço de praticagem a lancha *Marcílio Dias*, por ter sido dispensado o rebocador *Manoel Diabo*.

Ao Ministério da Marinha dei conhecimento disto e aguarda-se a sua resolução.

Os avisos de 10 de abril e 5 de maio mandaram cessar o fretamento do vapor *Manoel Diabo*, visto achar-se o *Jaguarão* já consertado e prestando serviço.

Tendo transmitido esta ordem ao comandante da Barra, participou por ofício do 1.º de maio ter cumprido a mesma.

Por esta ocasião, porém, relata os serviços que tem prestado o rebocador *Manoel Diabo*, apesar das mais condições da Barra, e, ponderando que não pode o vapor *Jaguarão* por seu calado sair muitas vezes à Barra, quando ela oferece pouca profundidade, insta pela continuação do rebocador *Manoel Diabo*, que considera poderoso auxiliar, até que venha da Europa o novo rebocador esperado para a dita Barra.

Levei tudo ao conhecimento do Ministério da Marinha para ulterior deliberação.

A 19 de maio findo, atendendo ao imediato interesse que tem a Província na execução dos importantes serviços para o melhoramento da Barra, satisfiz o pedido que me dirigia nesse sentido o engenheiro Honório Bicalho, chefe da comissão encarregada daqueles trabalhos, concedendo para ser neles empregado, mediante as despesas de reparação, provisionamento de sobressalentes, velame e pintura por conta do Estado, o vapor da mesma Província

denominado *Jaguarão*, o qual se achava inativo, encostado à capitania do Porto.

Por ordem verbal minha, havia o engenheiro conservador do Porto feito entrega ao referido chefe da dita comissão, como este pediu, dos dois batelões que se empregaram na desobstrução da foz do rio S. Gonçalo.

No referido dia 19, e no mesmo officio, ao citado engenheiro Bicalho, que assim solicitava como garantia para proceder aos importantes consertos de que necessitavam tais batelões, declarei que eles não lhe serão retirados antes de passado um ano, continuando entretanto a vigorar o contrato celebrado para a sua aplicação ao serviço da conservação do Porto, exceto apenas na parte que por semelhante declaração se modifica.

1884

BARRA

Em data de 26 de junho findo concedi a autorização que solicitou o comandante da Barra para contratar com Joaquim Antonio de Oliveira os consertos de que precisa a Atalaia e a casa dos faroleiros, dentro dos limites do orçamento organizado.

1886

BARRA DA PROVÍNCIA

É-me satisfatório informar a V. Ex. que, segundo participou-me o administrador dessa praticagem, foi encontrada aberta uma nova terra ao sul, a qual demora ao rumo N.S. magnético com a atalaia, tendo o canal cerca de três milhas de extensão e a largura de duzentos metros mais ou menos.

Tem-se sondado neste canal de 16 a 22 palmos.

Em consequência do que, o administrador organizou uma nova tabela de sinais, que foi submetida à aprovação do governo imperial.

Durante o ano passado a Barra esteve impraticável três dias, brava quarenta e sete, e praticável trezentos e dezesseis, sondando-se nos dias praticáveis de dez a quinze palmos, sendo raros os dias desta última sondagem.

O movimento havido naquele período foi de 1373 embarcações.

Tendo no dia 14 de maio do ano passado tomado conta aquela administração do vapor *Lima Duarte*, foi desligado da praticagem o vapor de guerra *Jaguarão* e dispensados os serviços do rebocador particular *Manoel Diabo*, que estava contratado.

A 13 de outubro chegou também a catraia a vapor *São Leopoldo*, destinada ao serviço da praticagem.

Consta o pessoal da praticagem de um administrador, oficial superior de armas; um escrivão; três primeiros práticos, inclusive o prático-mor; três segundos ditos; quatro terceiros ditos; quatro patrões; dois vigias de atalaia; um carpinteiro; trinta primeiros marinheiros e seis segundos ditos.

Pela lei do orçamento n.º 3140, de 30 de outubro de 1882, foi aumentado o vencimento do pessoal da praticagem, deixando de ser contemplado o carpinteiro.

Consta o material flutuante e de socorros: do vapor de guerra *Lima Duarte*, rebocador de força e que dispõe de excelente máquina; de duas catraias, uma a vapor, denominada *São Leopoldo*, e a outra *Boa-Viagem*, ambas boas embarcações e bem se prestam ao serviço a que são destinadas; de três salva-vidas; de três baleeiras e dois escaleres.

Além da atalaia para sinais e da torre do farol, existem os seguintes edifícios nacionais: uma casa em ruína, onde outrora residia o comandante da Barra; uma onde funcionava a secretaria da arrecadação; outra que serve de quartel da marinhagem; um grande armazém que serve de depósito; um outro depósito do material do farol e moradia dos faroleiros; três casinhas ou meias-águas ocupadas pelos vigias da atalaia e patrões da praticagem; uma casa dividida em dois lances a cargo do Ministério da Fazenda, e, finalmente, dois espaçosos edifícios de madeira cobertos de zinco, a cargo do Ministério da Agricultura.

Além da capela de N. S. da Boa Viagem, edificada às expensas dos devotos e que tem todo o necessário para a celebração de atos religiosos, existem 35 casas particulares em terrenos do Estado, sendo parte delas de empregados da praticagem e parte pertencente a pessoas estranhas à mesma.

Existem na Barra dois vapores particulares que se empregam no serviço de reboques, um denominado *Manoel Diabo* e outro *Rio Grande*.

Continua a reger-se a mesma administração pelo regulamento de 16 de novembro de 1857, já alterado pelas instruções de 15 de janeiro de 1862 e aviso de 12 de maio de 1880.

O regimento de sinais é o mesmo mandado adotar pelo citado regulamento.

1887

BARRA

Em 24 de novembro último foi exonerado do lugar de administrador da praticagem da Barra e do comando do rebocador *Lima Duarte* o capitão-tenente

José Antonio da Silva Guimarães, sendo na mesma data nomeado para o substituir o capitão de fragata Carlos Frederico de Noronha.

Pelo Ministério da Marinha foi o comandante desta Barra autorizado a mandar construir a nova estacada a fim de proteger os prédios existentes à margem do rio, na importância de 9:911\$635 rs.

BARRA DA PROVÍNCIA

É dirigido o estabelecimento da praticagem da barra pelo capitão de fragata Carlos Frederico de Noronha.

Tendo-lhe sido entregue a estacada feita no litoral do estabelecimento, remeti em 29 de janeiro último ao Exmo. Sr. Conselheiro Ministro da Marinha o parecer dado pela comissão nomeada pelo comandante da Barra sobre a construção da referida estacada e no qual declara-se que foi ela bem construída, empregando-se madeira de lei.

À vista das dificuldades com que ultimamente se tem lutado para dar entrada e saída nesta Província a embarcações, e ponderando-me o comandante da praticagem ser devido à ausência de chuvas a falta de água, bem como que uma dragagem no canal em serviço talvez aumentasse de um a dois palmos a profundidade, dirigi-me ao engenheiro chefe da comissão de melhoramento da Barra para que informasse se não conviria mandar proceder à escavação, e, no caso afirmativo, se não poderia ser dispensada, por oito ou dez dias, para esse serviço, a draga *Iniciadora*, ocupada na dragagem da Barra do rio S. Gonçalo.

O comandante da praticagem se propunha dirigir os trabalhos, pedindo fosse posta a dita draga a sua disposição.

Declarou, porém, o 1.º ajudante da comissão que esta tivera por vezes ocasião de opinar que a simples dragagem não pode ser eficaz sem o auxilio de obras complementares.

Transcrevendo trechos de ofícios e relatórios em que o engenheiro Honório Bicalho se manifestara sempre contrário a trabalhos de simples escavação, sem a execução, ao mesmo tempo, de obras complementares para auxiliá-los, refere o 1.º ajudante que aquele finado engenheiro apresentara ao governo imperial proposta para que, a não ser autorizada a execução de tais obras e não podendo ser a dragagem aconselhada, se restringissem os serviços da Barra à continuação dos estudos, plantio para fixação de dunas e revestimento das margens.

Em virtude dessa proposta, segundo diz o 1.º ajudante, foi a comissão reorganizada pelas instruções de 26 de fevereiro de 1886, que não tratam da dragagem da Barra.

E concluiu o referido 1.º ajudante que não era conveniente o serviço lembrado; à vista do que respondi ao comandante da praticagem que não era possível atender ao seu pedido.

1908

OBRAS DA BARRA

É ainda hoje, como foi ontem e sempre, a abertura da Barra do Rio Grande a nossa maior e mais justa aspiração.

Premissa máxima do engrandecimento de nosso Estado, é a condição primordial de seu progresso em futuro pouco remoto e foi bem ajuizado de sua magnitude que o exmo. Sr. Dr. Presidente da República, em sua última Mensagem, a classificou como necessidade nacional.

Pensava assim o governo do benemérito conselheiro Rodrigues Alves, em 1906, pouco antes de findar o seu profícuo mandato presidencial, contratando com o engenheiro Elmer Lawrence Corthell, celebridade mundial em trabalhos hidráulicos, a realização desse *desideratum*, ao qual, por ampliação, se ligou a importante obra de um Porto moderno, de primeira classe, na cidade do Rio Grande, urgente complemento às custosas obras a se iniciarem.

Ruidosos foram o contentamento e a íntima satisfação do Rio Grande do Sul, unânime, ao ser celebrado e assinado um contrato para esse melhoramento, que é a vida do Estado.

Dois anos, porém, já são decorridos e ainda nos achamos em mera expectativa!

Por circunstâncias que todos vós sabeis, as obras assim retardadas inspiram o justo receio de que se não realizassem, receio que, ainda há pouco, novos fatos alimentaram.

Assumindo a gestão dos negócios públicos e forçado a mediar sobre as múltiplas condições de existência e necessidades de progresso do Estado, fui naturalmente induzido ao estudo profundo das obrigações contraídas pelo governo federal para com o engenheiro Elmer Lawrence Corthell, verificando então, infelizmente, uma série de lacunas lamentáveis, de graves prejuízos e consequências para o Rio Grande do

Sul, dentre elas se salientando o privilégio outorgado ao contratante, na cláusula 64, assim concebida:

“Ao contratante caberá o direito exclusivo da exploração de serviços de portos e a execução de trabalhos e obras a isto destinadas, dentro dos limites aqui designados e que são: toda a zona banhada pelo canal do norte desde o baixo da Seitia, este inclusive, até a entrada do mesmo canal no oceano, compreendendo todas as suas enseadas e o atual Porto da cidade do Rio Grande, bem como vinte quilômetros de costa marítima ao sul e ao norte da embocadura do referido canal do norte.

Parágrafo único - Durante o mesmo prazo o contratante igualmente terá direito de preferência em igualdade de condições para a construção, uso e gozo de obras congêneres em qualquer ponto da bacia hidrográfica da lagoa dos Patos, cuja concessão dependa do governo da União”.

Para bem se compreender o alcance da cláusula 64, é necessário conhecer a situação do baixio da Seitia e a sua importância em relação à navegação interior.

Situada em frente à ilha da Torotama, com a extensão aproximada de dois quilômetros, constitui o primeiro e mais sério embaraço à livre navegação interna, forçada a por ele passar.

Este baixio, graças aos trabalhos de dragagem feitos pelos governos do Estado que me antecederam, apenas permite a passagem, em águas mínimas, a navios cujo calado não exceda de três metros, profundidade que se procura dia a dia aumentar, até satisfazer amplamente as exigências da navegação e para cujo fim tomei a resolução de ali conservar em permanente serviço uma das dragas do Estado.

Esta medida, que se impunha sem mais delonga, pelo progressivo aumento da tonelagem e calado dos barcos que procuram as cidades de Pelotas e Porto Alegre, faz-se cada vez mais imperiosa e sê-lo-á absolutamente após a abertura da Barra.

A grande navegação, naturalmente atraída, terá para ela a compensadora aspiração de vir aquém da cidade do Rio Grande e de trazer aos portos de Pelotas e Porto Alegre as suas cargas, vantagem comercial em inteira e completa harmonia com os interesses gerais do Estado.

A cláusula 64, porém, dando ao contratante o privilégio exclusivo da abertura da Seitia, vedava logicamente que a sua desobstrução fosse por outrem feita, inclusive o governo do Estado.

Ora, o contratante, privilegiado para abri-lo, mas sem a obrigação de o fazer dentro de um prazo certo, pois de tal coisa se não cuidou no contrato, só a faria se real vantagem a isso incitasse.

E tal interesse nunca poderia existir, porque, quanto mais baixo o Seitia, tanto mais vantajoso às naturais aspirações de grandes lucros pelo contratante.

A simples raciocínio vê-se que, sendo o contratante, pela letra do contrato, proprietário e explorador do Porto, cujo gozo lhe é garantido por 60 anos, e cujas principais vantagens constam da taxa que cobrará às mercadorias nele desembarcadas, taxa a que também ficarão sujeitas, por metade, as cargas que tiverem simples entrada pela Barra, com destino a outros pontos do Estado, sem baldeações, claro está que ele teria e terá o máximo interesse em obrigar a descarga total dos navios no referido porto, o que facilmente

conseguiria com a inexecução de quaisquer trabalhos na Seitia.

Evidentemente provado que a desobstrução da Seitia é contrária aos interesses dos exploradores do Porto do Rio Grande, aos quais exclusivamente cabe o direito de o abrir, haverá para o Estado as apregoadas vantagens da abertura da Barra?

Lucrará decerto a grande navegação, encontrando abrigo seguro. Mas esta única vantagem não compensará o enorme sacrifício a fazer, e a vida econômica do Estado não terá jamais a desejada expansão, obrigados todos a se servirem dos navios de pequena cabotagem e circunscritos assim ao Porto do Rio Grande.

Pelotas e Porto Alegre, centros de abastecimento do sul e do norte, continuariam a ser tributárias dos navios de pequeno calado e as maiores vantagens da Barra aberta desapareceriam.

De tão profunda verdade convencido, o governo aguardava uma circunstância qualquer para intervir eficazmente no assunto, no sentido de conseguir a modificação daquela cláusula.

Apressei-me até em mandar para a Seitia a draga *Rio Grande*, não só com o fim de continuar os trabalhos de desobstrução do baixio, como também, e principalmente, para provocar do contratante uma reclamação contra a estadia naquele local da referida draga, dando-me assim ensejo a que, resistindo a intimações, pudesse o governo discutir e defender os altos direitos e interesses do Estado.

Feliz circunstância veio em nosso auxílio: o contratante, encontrando dificuldades de ordem financeira, na Europa, para levantar os capitais de que

precisava para as obras da Barra, pediu ao governo federal a alteração do contrato primitivo na parte em que se especificava o modo de efetuar os pagamentos dos trabalhos executados.

Rezava o contrato, como sabeis, que os pagamentos a que ficava o governo obrigado para com o contratante somavam o total de vinte mil contos de réis/ano, em títulos da dívida pública, ao juro de 6% ao ano, e em prestações proporcionais ao adiantamento das mesmas obras.

O engenheiro Corthell pediu que fosse esta cláusula de pagamentos substituída por uma outra em que se obrigasse o governo a efetuá-los, não em títulos, mas em moeda ouro corrente proporcionalmente, tal como no antigo contrato, às obras executadas, com o abatimento em favor da União de 10% sobre o valor total do referido contrato anterior.

O governo federal, depois de minucioso exame e estudo da proposta, aceitou-a e ficou assim acordada a novação contratual.

Aproveitei a porta de entrada que se me deparava e pedi aos altos poderes da República para entrar no debate, como legítimo representante dos mais sagrados interesses do Rio Grande do Sul a mim confiados e naquele momento em jogo.

Melhor do que qualquer exposição que vos consiga fazer, orientar-vos-á a leitura da correspondência telegráfica trocada entre os exmos. Srs. Dr. Presidente da República e Ministro da Viação e o meu governo.

Transcrevendo-a, fica também apurada para sempre a responsabilidade do Estado do Rio Grande do Sul no contrato para a abertura de sua Barra.

FRANCISCO DAS NEVES ALVES

Porto Alegre, 31 de maio de 1908.

Exmo. Sr. Ministro da Viação – Rio de Janeiro.

Constando estar V. Ex. resolvido aceitar modificação modo pagamento obras Barra Rio Grande uma vez que concessionário concorde alterar outras cláusulas, peço venha solicitar esclarecida atenção V. Ex. para cláusula 64 contrato, que confere contratante direito exclusivo para execução trabalhos no baixio da Seitia, que é o primeiro existente na linha de navegação da cidade do Rio Grande para Pelotas e Porto Alegre.

Contratante teve em vista procurando impedir Estado continuar dito baixio (Seitia) prejudicar calado dos barcos que daquela cidade (Rio Grande) demandam lagoa dos Patos, obrigando baldeação mercadorias Porto Rio Grande fim obter vantagens cláusula 34. Governo do Estado elevou em 1903 calado a três metros no canal através baixio da Seitia e neste momento procede a nova escavação até quatro metros, atendendo exigências navegação e como começo execução projeto delineado em 1904, que consiste elevar gradualmente a profundidade dos canais sobre baixios até seis metros. Contratante teve conhecimento deste projeto quando aqui esteve com a sua grande experiência compreendeu importância dos trabalhos que o governo do Estado não pode ser impedido executar melhoramentos baixio da Seitia no intuito de favorecer natural tendência navegação oceânica utilizar possante artéria que é a lagoa dos Patos. Governo do Estado também tem projetos dos portos Pelotas e Porto Alegre, cuja construção será executada, quando exigirem interesses gerais comércio, navegação. Saudações cordiais. Carlos Barbosa.

#####

Rio de Janeiro, 5 de junho de 1908.

Muito urgente

Exmo. Sr. Presidente do Estado do Rio Grande do
Sul - Porto Alegre

Declarando contratante obras barra não poder
aceitar modificação proposta por V. Ex. em telegrama
último, sob pena de fracassarem completamente
negociações entabuladas, rogo solução de V. Ex. a
respeito para poder decidir reforma do contrato dentro
curto prazo disponível. Saudações cordiais. Miguel
Calmon.

Porto Alegre, 6 de junho de 1908.

Muito urgente

Exmo. Sr. Ministro da Viação - Rio de Janeiro

Governo rio-grandense intervindo junto V. Ex.
quando informado que contrato Corthell ia ser
modificado, fê-lo para acautelar eficazmente interesses
gerais do Estado a si confiados. Cláusula 64, dando
privilégio exclusivo concessionário abrir baixio da Seitia,
além de pôr à mercê de Corthell a navegação do interior
da lagoa dos Patos, que poderia ficar adstrita ao calado
atual (três metros), é atentatória soberania Rio Grande
que não assiste de melhorar a navegação interior do
Estado, aprofundando seus canais, como atualmente está
fazendo na Seitia e outros pontos.

Isto bem acentuado, não temos mais objeção
alguma a fazer relativamente ao contrato Corthell, ao
qual hipoteticamente todo nosso apoio moral e material
se nos coubesse resolver em absoluto o caso. Expresso
por esta forma e por meu intermédio o pensamento do
Rio Grande do Sul, resolverá V. Ex. como melhor lhe

FRANCISCO DAS NEVES ALVES

inspirarem a competência e patriotismo de V. Ex. já comprovados. – Saudações cordiais. Carlos Barbosa.

#####

Rio de Janeiro, 6 de junho de 1908.

Muito urgente

Exmo. Sr. Presidente do Estado do Rio Grande do Sul – Porto Alegre

Contratante das obras da Barra nega-se a consentir qualquer modificação contrato, alegando falta de tempo consultar banqueiros, e declara completamente perdido negócio com a alteração preposta. Nestas condições consulto a V. Ex. que melhor do que ninguém pode ajuizar das necessidades reais desse Estado, se devo manter contrato integralmente, o que importa em adiamento das obras da Barra, ou modificá-lo somente nos pontos aceitos pelo contratante. Saudações cordiais. Miguel Calmon.

#####

Porto Alegre, 7 de junho de 1908.

Muito urgente

Exmo. Sr. Ministro da Viação – Rio de Janeiro

Cumprindo dever impreterível zelar incontestável jurisdição Estado e interesses gerais comércio, navegação interior, lamento não poder prescindir modificação proposta cláusula 64. Vejo com profundo pesar magna questão Barra presa à concessão Porto. Se contrato se malograr em consequência relutância contratante, estarei disposto assumir responsabilidade execução das obras da Barra, mediante

acordo e estipulações forem celebrados com o patriótico governo federal, porque Estado se considera capaz de cumprir integralmente compromissos que para tal fim assumir. Preferiria, entretanto, fosse feito novo contrato com Corthell só para obras Barra, mesmo com mais algum sacrifício, podendo a questão do Porto ser adiada. Saudações cordiais. Carlos Barbosa.

#####

Após a troca destes telegramas, mais nenhuma notícia tive do contrato novado, e, considerando que me não podia manter em uma tal situação de incerteza, de novo me dirigi ao Exmo. Sr. Ministro da Viação nos termos do seguinte telegrama:

Porto Alegre, 20 de junho de 1908.

Exmo. Sr. Dr. Miguel Calmon, Ministro da Viação
- Rio de Janeiro

Tendo telegrafado ao deputado federal Cassiano do Nascimento, pedindo me fizesse conhecida a modificação da cláusula 64 do novo contrato obras Barra Rio Grande, obtive contestação, que não satisfaz.

Tratando-se assunto capital interesse Rio Grande, rogo encarecidamente V. Ex. se digne de mandar-me telegraficamente o teor da referida modificação cláusula 64, bem como, logo permitam afazerem de V. Ex., expedir ordens me seja remetida cópia textual contrato novado. Antecipo agradecimentos, saudando a V. Ex. Carlos Barbosa.

#####

Rio de Janeiro, 23 de junho de 1908.

FRANCISCO DAS NEVES ALVES

Exmo. Sr. Presidente do Estado do Rio Grande do Sul - Porto Alegre

Resposta telegrama V. Ex., tenho a honra de transmitir texto cláusula 64 modificada: - "O contratante terá o direito exclusivo da exportação dos serviços do Porto e da execução dos trabalhos e obras a isto destinadas, dentro de toda a zona banhada pelo canal do norte, desde o baixio da Seitia, inclusive, até a entrada do mesmo canal no oceano, compreendidas todas as suas enseadas e o atual Porto da cidade do Rio Grande, e na extensão de vinte quilômetros de costa marítima, ao sul e ao norte da embocadura do referido Canal do Norte. No caso de não querer o contratante tomar a si a execução das obras e serviços de que trata a presente cláusula, com os ônus e vantagens do contrato, terá o governo o direito de as executar por si ou por terceiro. Durante o prazo do contrato terá o contratante preferência, em igualdade de condições, para a construção, uso e gozo de obras congêneres em qualquer ponto da bacia hidrográfica da lagoa dos Patos, e que dependam de concessão do governo da União".

Saudações cordiais. Miguel Calmon.

#####

Parecendo-me que o texto da notificação oferecia dúvidas e não satisfazia os nossos interesses elevados, como final protesto da responsabilidade do Estado na importante questão, dirigi os seguintes telegramas aos exmos. Srs. Presidente da República e Ministro da Viação:

Porto Alegre, 24 de junho de 1908.

Exmo. Sr. Affonso Augusto Moreira Penna,
Presidente da República – Rio de Janeiro

Tendo, a pedido meu, o exmo. Sr. Ministro da Viação se dignado de me transmitir o texto da cláusula 64, modificada, do contrato Corthell, com surpresa e mágoa verifiquei que, apesar meu justo empenho e esforços, confirmados por s. exa. o Sr. Ministro da Viação, afirmando que “ninguém melhor do que eu podia ajuizar das reais necessidades do Estado”, não foi feita, no fundo, modificação alguma, porque o privilégio conferido ao contratante para executar obras, serviços, exclui direito à União ou ao Estado para executá-los. O contratante, visando unicamente interesses privados sua empresa, contrários interesses superiores comércio, navegação Estado, criará todos os embaraços progresso Rio Grande ligado ao da navegação. V. ex. sabe que o governo do Estado tem de há muito feito melhoramentos aos baixios que dificultam navegação, inclusive Seitia, onde neste momento trata de aumentar a profundidade que pretende levar até seis metros, sem pedir nenhum sacrifício à União.

No país do contratante, como na Europa, despendem-se milhões para rasgar canais e fazer penetrar no interior das terras a navegação oceânica; aqui ele entendeu que convinha exatamente o contrário e pretende conseguir que essa navegação não penetre além do porto que vai explorar, o que é um atentado.

Eu, porém, confio no patriotismo de V. Ex. que, reconhecendo em seu alevantado critério o direito e o dever que tem o Estado de zelar pelo futuro e cuidar dos melhoramentos da navegação, que de todos os pontos converge à capital, não aprovará de certo uma condição contrária tudo o que há de mais justo e por isso peço a V.

FRANCISCO DAS NEVES ALVES

Ex. dignar-se de determinar seja excluído do contrato o direito que se não compreende nem pode ser justificado, de impedir melhoramentos da navegação contido na referida cláusula. Está nas mãos de V. Ex. evitar males resultariam se fosse mantido privilégio incompreensível.

Carlos Barbosa.

#####

Porto Alegre, 24 de junho de 1908.

Exmo. Sr. Ministro da Viação - Rio de Janeiro

Agradeço a V. Ex. ter atendido meu pedido, transmitindo-me novo texto cláusula 64 contrato Corthell. Vejo que esta cláusula não foi no fundo modificada, apesar insistentes solicitações que tive a honra de dirigir a V. Ex. e de ter V. Ex. reconhecido e me declarado que ninguém melhor do que eu sabia o que convinha aos interesses do Rio Grande, quando contratante, para conseguir seu intuito, ameaçou com fracasso negociações se o meu governo persistisse no patriótico empenho de defender os interesses do Estado contrários a sua pretensão. Aditamento cláusula caso não querer contratante, como certamente não há de querer, executar obras, nenhum direito pode dar a União executá-las, porque pela mesma cláusula esse direito é exclusivo do contratante. Insisto, pois, meu pedido a V. Ex. no sentido nenhum obstáculo ser admitido ao melhoramento da navegação, pedido que também faço ao exmo. Senhor Presidente da República, nesta data. Saudações cordiais. Carlos Barbosa.

#####

Dias depois recebi as seguintes respostas:

Rio de Janeiro, 27 de junho de 1908.

Sr. Dr. Carlos Barbosa - Porto Alegre

Ministro da Viação, a quem entreguei telegrama de v. exa. explicará alcance modificação cláusula 64 contrato Corthell. Cordiais saudações. Affonso Penna.

#####

Rio de Janeiro, 29 de junho de 1908.

Exmo. Sr. Presidente do Estado do Rio Grande do Sul - Porto Alegre

Em resposta telegrama v. exa., tenho satisfação comunicar que nesta data foi remetida a v. exa. cópia autêntica novação contrato obras Barra e Porto Rio Grande, cumprindo-me observar que aditamento cláusula 64 restringe direito exclusivo do contratante de executar ou não os serviços a que se refere a mesma cláusula, obstando neste caso o que fossem por terceiros além de que não se infere do texto dela sentido tão lato quanto pareceu a V. Ex. Cordiais saudações. Miguel Calmon.

1909

OBRAS DA BARRA

Continua ainda sendo a maior aspiração do Estado a resolução definitiva e eficaz deste magno problema.

Em minha passada mensagem, ao me ocupar do assunto, vos expus, com a possível clareza, o estado da questão e o que havia feito junto ao governo federal para conseguir a modificação de cláusulas do primitivo contrato, altamente prejudiciais aos futuros interesses do

Estado, no momento em que os contratantes, obrigados pelas dificuldades que tinham encontrado nos centros financeiros da Europa para a organização da companhia, vieram pedir novação de contrato, no sentido de lhes facilitar a aquisição de capital.

O governo federal aquiesceu aos desejos dos contratantes e lhes concedeu todas as facilidades solicitadas; o contrato foi inovado. Quanto, porém, às modificações justamente reclamadas pelo Estado, foram atendidas mais na forma do que no fundo, e, doloroso é dizê-lo, ficamos como antes.

Modificado o contrato, segundo os desejos da empresa, e nada indicando o próximo começo dos trabalhos, os quais, pela letra do mesmo contrato novado, deveriam ter começo até 27 de dezembro de 1908, em novembro (28) dirigi a S. Ex. o Sr. Ministro da Viação o seguinte telegrama:

“Persuadido que contratante obras Barra não estará aparelhado iniciar obras dentro do novo prazo prestes a terminar e tendo sempre em consideração sacrifício acarretará Estado contrato obras Porto Rio Grande, apelo patriotismo de vossa excelência, pedindo com maior empenho que desapareça exceção feita este Estado para execução obras portos, parecendo-me suficiente este fim não ser concedida prorrogação prazo fixado cláusula segunda modificações contrato aprovadas por decreto 8 junho. Como tive ocasião de dizer a vossa excelência, governo Estado está pronto assumir responsabilidades obras, cuja execução se torna cada vez mais urgente, entrando em acordo com governo União mesmos patrióticos intuitos. Saudações cordiais.”

Que houve exceção para o Rio Grande e em sentido contrário aos seus interesses é fácil de constatar, estabelecendo-se a comparação com as soluções até hoje adotadas para os outros portos da República, nos quais se têm empreendido obras.

As concessões dos portos de Santos, Manaus, Vitória e Belém, feitas de acordo com as disposições do decreto n.º 1746, do ano de 1869, dão aos concessionários o uso e gozo das obras respectivas, mas sem privilégio algum de zona. Os contratos consignam apenas a preferência em igualdade de condições para a construção de obras semelhantes, quando as que fizerem o objeto desses contratos se tornarem insuficientes para o serviço.

O decreto de concessão do Porto de Belém tem a mesma data do que aprovou as cláusulas do contrato para as obras da Barra.

Entretanto, no Pará, o concessionário terá a obrigação de construir as obras adicionais que forem necessárias, e se disso não quiser encarregar-se, o governo as contratará com quem entender.

Diverso foi o caso do Rio Grande: a cláusula 64 dava ao contratante das obras um direito exclusivo manifestamente contrário ao que prescreve a lei, e que não se encontra em nenhuma concessão, direito, ou melhormente privilégio, que foi mantido na cláusula 11 das modificações aprovadas pelo decreto de 8 de junho do ano passado, em contradição com o aditamento que a mesma cláusula contém e cujo fim é pretender atrofiar a navegação para o interior do Estado, de modo a impedir que outros portos possam fazer concorrência ao da companhia.

Uma vez mais foram infrutíferos os esforços do Estado junto ao governo da União; o prazo para os trabalhos foi tacitamente prorrogado, de acordo com os interesses da companhia construtora.

Estará com a boa causa o governo da União, colocando-se sempre e sistematicamente ao lado dos interesses dos contratantes, surdo às razões do Estado, já quando pediu modificação de cláusulas lesivas e vexatórias aos interesses que lhe cumpre defender, já quando solicitou a não prorrogação do prazo para o início dos trabalhos? Um futuro não remoto responderá cabalmente a esta interrogação e oxalá não nos dê ele inteira razão.

A companhia está, segundo se afirma, organizada; hábeis engenheiros franceses chegados já ao nosso Estado acham-se à frente dela; atos de desapropriação amigável e judicial têm sido praticados por seus representantes; parte do material chegou já e o restante espera-se a cada momento. Enfim tudo prenuncia próximo e definitivo ataque geral dos trabalhos: três longos anos, metade do tempo consignado no contrato primitivo, escoaram-se infrutiferamente. Parecia mesmo que uma fada maligna se comprazia em contrapor-se a nossa grande e velha aspiração. A descrença e ceticismo em relação a tais obras eram gerais.

Felizmente as esperanças renascem, justificadamente, agora, com os preparativos que se notam, e é possível que o velho e magno problema tenha a solução desejada.

Continuaremos, porém, atentos e vigilantes, prontos ainda a intervir sempre que os sagrados interesses, de que somos guardas, assim o exigirem.

PORTO DO RIO GRANDE

Ao contrato celebrado para as obras da Barra, aspiração de alta relevância não só para o Rio Grande, cujo progresso e engrandecimento dela dependem, como também para a União, cuja defesa e garantia lhe assegura em *casus belli*, ligaram também as partes contratantes o ajuste para a construção de um porto moderno, de primeira ordem, na cidade do Rio Grande.

Melhoramento de incontestável valor, não há dúvida, mas sem o caráter de necessidade urgente, como todos reconhecemos para as obras da Barra, e demandando grandes capitais a sua execução, veio ela retardar muito aquela imperiosa obra.

Não tivessem os dois melhoramentos aludidos sido objeto integrante de um mesmo contrato, no qual um é consequência forçada e necessária do outro, e muito provavelmente os trabalhos da Barra estariam já em tal grau de andamento, que seu êxito não seria mais posto em dúvida e seus benefícios estariam se fazendo sentir.

Presos como foram os dois melhoramentos, indissolúvelmente, e tratando-se da escolha definitiva para o local do Novo Porto, o governo do Estado, que fizera estudar o assunto com a devida atenção, reconheceu que a melhor localização seria na ilha do Ladino, a sueste.

Nessa crença, e estando a imprensa da cidade do Rio Grande discutindo o caso, opinando alguns órgãos pelo local da Mangueira, julgou o governo do Estado de seu dever dirigir-se ao da União, patenteando-lhe sua opinião a tal respeito, o que fez em telegrama ao exmo.

Sr. Ministro da Viação, que contestou ser a ilha do Ladino o local preferido para o Novo Porto.

1910

OBRAS DA BARRA

Assunto de elevada importância e magnitude, por todos reconhecidas, muito natural achareis, Senhores Representantes, que venha ainda orientar-vos, após minha última mensagem, do que se tem passado em relação às obras da Barra e do Porto do Rio Grande.

Para de um modo absolutamente preciso e com inteira verdade fazê-lo como devia, resolvi fosse àquela cidade, sede dos trabalhos da Companhia contratante, o competente e operoso Secretário de Estado dos Negócios das Obras Públicas, Sr. Dr. Candido José de Godoy, que além da sua posição oficial junto ao governo, é engenheiro especialista em serviços hidráulicos.

Merecem, pois, a mais segura confiança os dados e esclarecimentos por ele trazidos ao conhecimento do governo do Estado.

Recebido com a mais cativante gentileza pelos senhores diretores da empresa, nenhuma informação lhe foi regateada, proporcionando-lhe mesmo todos os meios possíveis para a elaboração do minucioso relatório, que me foi presente em maio último, e que tereis ocasião de ler, na íntegra.

Devo, antes de dizer-vos dos trabalhos efetuados o do estado em que se acham, para explicar as causas de delongas no cumprimento das cláusulas do contrato, iniciar-vos das sérias dificuldades com que tem lutado a empresa, atravessando variadas fases, cada qual mais entorpecedora de sua ação.

O engenheiro americano do norte Dr. Elmer Lawrence Corthell, primitivo contratante das obras da Barra, na presidência do benemérito Dr. Rodrigues Alves, quase ao findar o seu governo, a 18 de setembro de 1906, firmado o contrato com a União, tratou logo de organizar a sociedade – Port of Rio Grande, à qual, por motivos que nos não interessam, escassearam os recursos pecuniários precisos para fazer face a obras de tanto vulto.

Diante deste revés e no nobre intuito de salvaguardar o seu nome, seriamente comprometido, bem como o capital despendido com as obras iniciadas pela Companhia Port of Rio Grande, de acordo com esta sociedade, fez então o engenheiro Corthell cessão de seu contrato a uma empresa francesa, que tomou a designação de Compagnie Française du Port de Rio Grande do Sul, e foi autorizada a funcionar em território da República por decreto de 2 de julho de 1908 a nove do mesmo mês e ano, por outro decreto, o governo federal aprovou a transferência do contrato das obras da Barra para a mesma companhia.

Assumindo as obrigações do contrato, a Compagnie Française confiou a execução dos trabalhos a uma empresa, também francesa, denominada Sociéte de Constructions, universalmente conhecida, e que já tem feito obras do mesmo valor, com o mais completo êxito, em vários países.

Contudo, apesar destas transferências de obrigações e reformas das cláusulas do primitivo contrato, com a constante aquiescência do governo federal, o engenheiro Corthell continuou a ser, perante este, o único responsável técnico pelas obras, tendo deste modo voz preponderante nas resoluções da Companhia,

toda vez que se tratasse do projeto a executar e por ele elaborado.

A atual Compagnie Française du Port de Rio Grande do Sul, proprietária da concessão, organizou-se com o capital de trinta milhões de francos, representados em duzentas mil ações preferenciais de quinhentos francos cada uma, em numerário, e quarenta mil ações ordinárias, de igual valor cada uma, e com esta soma indenizou de seu ativo a sociedade americana Port of Rio Grande, primitiva cessionária.

Com esse pequeno e insuficiente capital, para a prossecução das obras, a companhia emitiu 170:000 obrigações ou debêntures, de 500 francos, elevando seus recursos a 85 milhões de francos, entregues pela cessionária à companhia construtora, que, por decreto de 3 de dezembro de 1908, teve permissão para funcionar na República.

Em suma, a complicada engrenagem para a construção das obras da Barra se desenvolve no tríplice aspecto:

1.º Societé de Constructions, incumbida de todos os trabalhos, pelos quais é responsável perante a Compagnie Française du Port de Rio Grande do Sul;

2.º Compagnie Française du Port de Rio Grande do Sul, que fornece os capitais necessários para as obras;

3.º Engenheiro Elmer Lawrence Corthell, responsável técnico pelas obras da Barra, perante o governo federal.

#####

A constituição de tal organismo está muito longe de ser um conjunto de peças harmônicas e homogêneas, deste modo dificultando-lhe o regular funcionamento.

Representa a Compagnie Française, no Rio Grande, o engenheiro Delpi, e a Société de Constructions o engenheiro Petitalot, os quais estão sempre sob a dependência de Corthell, quando se trate da parte técnica dos trabalhos.

Qualquer divergência séria que possa sobrevir entre tais elementos, todos dirigentes, responsáveis e autônomos, porá em perigo o êxito das obras, retardando-as apenas, na melhor das hipóteses, com graves prejuízos para a União e ainda maiores para o Estado.

Os trabalhos da Barra apresentam-se sob dois aspectos principais: os preliminares e os definitivos.

Estes consistem na construção de dois molhes, longos e largos paredões de pedra, com a extensão de 1300 metros aproximadamente, afastados um do outro cerca de 750 metros e ambos com a largura de 8 metros, um a leste e outro a oeste da entrada da Barra, avançando da terra para o mar, visando apertar e dirigir as águas que demandam o oceano pelo Canal do Norte, e aumentar-lhes a velocidade natural, que concorrerá para a escavação dos baixios que sobre ele se encontrarem.

Aqueles estão consistindo na acumulação de pedra para os trabalhos dos molhes, na efetividade segura de transporte rápido e na montagem dos titãs elétricos, deles podendo desde já se dizer alguma coisa.

Calculada mais ou menos em três milhões de toneladas a quantidade de pedra necessária às obras dos molhes, preocupou-se desde logo a Companhia em

adquirir as pedreiras do Monte Bonito e Capão do Leão, no município de Pelotas.

O material extraído da primeira é particularmente destinado ao abastecimento do molhe leste, e o da segunda ao de oeste e às obras do Porto, sem que isto signifique que não possa o granito de ambas ser empregado, indistintamente, nesta ou naquela obra, se as circunstâncias assim o exigirem.

É fácil fazer uma ideia das grandes instalações a que foi obrigada a Companhia, no Monte Bonito, ao se ter em conta a colossal quantidade de pedra a extrair e preparar; dentro em breve, chegada a oportunidade, começarão as instalações no Capão do Leão.

O transporte do Monte Bonito para o molhe de leste será feito por uma via férrea, já construída, que, partindo da pedreira, vai ter a um ponto do canal São Gonçalo sobre um bem construído trapiche, um pouco acima da confluência do arroio Pelotas; neste ponto as caixas, em que é conduzida a pedra, serão embarcadas em chatas especiais que, a reboque de possantes vapores, irão atracar noutro grande trapiche, no Cocuruto, à esquerda do Canal do Norte, acima da vila de S. José do Norte, onde de novo passarão para os carros da via férrea, que as levarão ao molhe.

Poderoso titã elétrico ali as tomará e despejará ao mar a carga que trouxeram.

A estrada de ferro do Monte Bonito, em um certo ponto, pouco antes da cidade de Pelotas, envia um ramal para entroncar na linha férrea Rio Grande-Bagé e pelo qual se fará o transporte da pedra destinada ao molhe de oeste e às obras do Porto.

Oportunamente a Companhia aproveitará, com os melhoramentos e cuidados que exigidos forem, a

ponte do rio São Gonçalo, para por ela e com a linha que ainda terá necessidade de construir, transportar a pedra do Capão do Leão.

Nos grandes trapiches do São Gonçalo e Cocuruto vão ser em breve instalados os transportadores elétricos, destinados ao serviço de baldear, rápida e facilmente, as caixas portadoras de pedra, dos carros da via férrea para as chatas e vice-versa.

Tanto chatas como rebocadores, já em regular número possui a Companhia no Porto do Rio Grande, esperando outros oportunamente.

As obras do Porto, decerto as que mais interessam à Companhia, pelos lucros que lhe advirão do seu privilégio, já foram iniciadas.

Localizado definitivamente no Ladino, de acordo com os desejos do governo do Estado, começa a divisar-se ao nível das águas a superfície dos terrenos a elas conquistados com os grandes aterros feitos.

Dragas modernas e poderosas, de alcatruzes e sucção, trabalham combinadamente, escavando e aterrando simultaneamente, com os mais satisfatórios resultados.

Com o variado material que se acha no Rio Grande, tem a Companhia despendido cerca de dez milhões de francos, devendo em breve chegar da Europa uma fatura do valor de cinco milhões.

O total das despesas feitas até 31 de março atinge a respeitável cifra de 22 milhões, atestando tudo isto possuir a empresa das obras da Barra elementos suficientes para levá-las a bom termo.

Pelo que viu o digno enviado do governo do Estado, estou certo de que se trabalha com seriedade e empenhadamente para o pleno êxito daquela obra.

Devo lealmente, antes de finalizar esta ligeira exposição, patentear-vos a atitude do governo neste assunto, que, afetando interesses de alta valia, precisa de sua atenta defesa e cuidados.

Na novação do contrato não sofreu ele modificação quanto ao prazo fixado para a conclusão das obras, e o estado atual dos trabalhos dá lugar a que se afirme com segurança ser inteiramente impossível cumprir as disposições da cláusula relativa, de onde concluir também que os atuais cessionários serão obrigados a solicitar prorrogação de prazo.

Será então oportuna nova intervenção do governo do Estado no legítimo dever de acautelar, como deve, os altos interesses a si confiados, pleiteando pela modificação daquelas cláusulas contratuais que ferem os interesses e atentatórias da autonomia do Estado.

Atingido tal escopo e harmonizados os interesses em jogo, veremos com inteira satisfação o engrandecimento da companhia, à qual reconhecemos o direito de aspirar às maiores vantagens e compensações legítimas nos seus esforços e capitais.

Devo ainda levar ao vosso conhecimento que, havendo divergências entre a empresa construtora e a comissão fiscalizadora, o exmo. Sr. Ministro da Viação, em fins de junho, mandou a este Estado os senhores doutores Luiz J. Le Cecq de Oliveira e J. Pires do Rio, hábeis profissionais, para que informassem, de modo preciso, dos motivos que entorpeciam a marcha dos serviços.

Os ilustrados engenheiros amavelmente me procuraram para ouvir a palavra do governo e com lealdade máxima lhes repeti o que acima vos disse.

Tendo estado por tempo relativamente longo, o que faz prever um estudo acurado do assunto, no local das obras, de onde já saíram no mês próximo passado, espero a última palavra do governo federal sobre o caso, que tão de perto e tanto afeta nossos mais altos e imediatos interesses.

1911

OBRAS DA BARRA

Ocupa ainda aqui preferente lugar este capítulo sobre o magno problema - abertura da Barra do Rio Grande.

Não tendo podido, por motivo de força maior, visitar, como desejava, as instalações todas das obras, em junho, por ocasião da inauguração do trabalho de um dos grandes titãs, o de leste, que devem auxiliar o magno empreendimento, procurando por tal forma satisfazer minha justa curiosidade e colher *de visu* os dados para esta exposição, fiz inspecionar, em agosto, o campo de operações por um engenheiro da Secretaria das Obras Públicas, tirando de seu relatório os que me pareceram mais interessantes e dignos do vosso conhecimento. Ei-los:

As instalações necessárias à construção do molhe de leste, que deverá ser abastecido pela pedreira do Monte Bonito, estão terminadas, e o trabalho de lançamento de pedra no oceano, começado em junho, prossegue, embora não ainda com a desejada regularidade, devido à falta de prática do pessoal encarregado do manejo do titã. Entretanto, sob a direção de competentes profissionais, os operários adquirirão com brevidade a perícia indispensável à segurança das

manobras do possante aparelho, ganhando então dia a dia o serviço em regularidade e produção.

Espera-se fundadamente poder em pouco tempo lançar no mar mil e quinhentas toneladas de pedra diariamente.

Até meados do passado mês tinham sido despejadas pelo titã, para a criação do molhe de leste, trinta mil toneladas de granito, vendo-se já querer emergir à superfície das águas, em extensão aproximada de trinta metros, a grande muralha.

A construção do molhe de oeste não teve ainda começo.

A pedra de que necessita será fornecida pela pedreira do Capão do Leão, onde as instalações para extraí-la não se acham terminadas.

O transporte dessa pedreira ao molhe será feito, em todo o percurso, por via férrea, também a concluir.

Faltam alguns quilômetros de linha, aterros, bueiros, etc., reinando, porém, em toda parte a maior atividade para que fique tudo prontificado no menor prazo. Em novembro, esperam os empreiteiros estar tudo terminado e poderem começar o molhe de oeste.

O titã que tem de operar neste molhe é em tudo igual ao de leste e está inteiramente assentado. Tudo permite crer que daqui a dois ou três meses os trabalhos terão igual andamento em ambos os molhes, e cada dia que então decorrer, teremos conquistado uma nesga ao mar de cada lado, nos aproximando assim, e rapidamente, do alvo há tanto tempo colimado.

Afirmam os experimentados engenheiros que dirigem os trabalhos que, em meados do ano vindouro, irão bater às portas do governo federal, pedindo-lhe a entrega da primeira prestação, a qual, nos termos do

contrato celebrado, deve ser feita quando a Barra oferecer seis metros de profundidade.

Esse fato equivalerá desde logo, para os navios que na atualidade demandam o Estado, à Barra aberta e franca, tais serão as facilidades que encontrarão.

A navegação de grande tonelagem verá também, após, suas necessidades satisfeitas, pois o aumento da profundidade será sucessivo e rápido.

Possui a Companhia abundante e excelente material, não só para as obras da Barra propriamente, como para as do Porto, cujos trabalhos prosseguem com rapidez visível e facilmente apreciável.

O pessoal ocupado no manejo de todos os aparelhos e mais serviços constitui um pequeno exército de dois mil homens.

Como vedes, srs. representantes, a situação é de animadora expectativa e confiança renascentes.

Tudo é lícito esperar da seriedade, critério e alta competência dos profissionais que dirigem a grandiosa obra.

Num amanhã que não está longe, será confortante realidade nossa aspiração semi-secular.

Como consequência do que ali fica dito com inteira fé e convicção, cremos chegado o momento de pensar seriamente nos meios de melhorar quanto possível nossos canais interiores, aprofundando-os e alargando-os e também nossos portos internos, o de Porto Alegre sobretudo, que deve ser dotado de um cais moderno e suficientemente extenso, munido de aparelhos aperfeiçoados para carga e descarga.

Numa tal previsão, a Secretaria das Obras Públicas elaborou já um projeto de cais para nossa famosa e progressista Capital, o qual servirá

oportunamente de base para uma concorrência, que versará igualmente sobre as obras a realizar nos canais.

Efetuados tais trabalhos, corolários necessários da abertura da Barra, então evidente realidade, assistiremos, surpresos e patrioticamente emocionados, ao desdobramento assombroso de nosso progresso e de nossa grandeza econômica. Urge transformar em fatos reais o que ali fica rapidamente esboçado.

É possível que, assim pensando, e se não tomardes resolução em contrário, me utilize da velha autorização dada à Presidência para um empréstimo externo ou interno, até um e meio milhão de esterlinas, destinado à realização parcial do plano exposto.

1912

OBRAS DA BARRA E PORTO DO RIO GRANDE

Infelizmente não me é dado ainda anunciar-vos, como desejava, estar já a nossa velha e grandiosa aspiração, a abertura da Barra, transformada em agradável realidade.

Apesar do completo aparelhamento de que dispõe a poderosa empresa concessionária, e da constância e pertinência com que ali trabalha um numeroso e experimentado pessoal, sob a direção de projectos engenheiros, muito pequenos, insignificantes mesmo, hão sido até o momento atual os resultados colhidos.

A obra, por sua própria natureza difícil e morosa, tem sido grandemente retardada em sua marcha por incidentes imprevistos, tais como a projecção do grande transbordador do Cocuruto, violentamente arremessado ao canal, por efeito de um ciclone, e outros.

Este fato só por si reduziu de metade o rendimento do trabalho no molhe de leste, ao qual servia aquele possante aparelho.

Não obstante, a obra prosseguiu, e as novas providências tomadas pela empresa nos autorizam a esperar fundadamente que de agora em diante não sobrevenham mais obstáculos e marchem os trabalhos a passo acelerado.

Que assim seja, e vejamos despedaçada, para todo o sempre, essa gargalheira, que nos estrangula e manieta.

Para melhor conhecer o estado atual dos trabalhos, fizemos visitá-los, em junho, por um hábil engenheiro da secretaria das obras públicas, e de seu relatório transcrevemos os dados que seguem:

Molhe de leste - Neste molhe, que já avança pelo oceano em uma extensão de 646 metros (sem contar o enraizamento em terra firme), foram empregadas, até quinze de julho, 11934 caixas de pedra, perfazendo o volume de 161942 metros cúbicos. Em média geral, o titã de leste lança por hora 7,6 caixas de pedra, tendo a pedra de cada caixa o peso médio de 21700kg.

A pedra é fornecida pelas pedreiras do Monte Bonito e transportada, em parte do percurso, em estrada de ferro, e em outra parte, em chatas rebocadas, sofrendo transbordos no Passo dos Negros e no Cocuruto. O avançamento do molhe, atualmente, é de cerca de 2 metros por dia de serviço. Sua construção foi muito prejudicada pelo acidente ocorrido em 5 de janeiro findo, no Cocuruto. O violento temporal desse dia arremessou à água o transbordador, e, se não fosse o possantíssimo aparelhamento dos empreiteiros, os trabalhos teriam sido totalmente interrompidos. Graças,

porém, ao auxílio de um guindaste flutuante, para 90 toneladas de carga, puderam os empreiteiros continuar a fornecer pedra ao molhe e, ao mesmo tempo, efetuar o salvamento do transbordador. Este já se acha completamente reconstruído, e dentro em pouco entrará novamente em ação, acelerando a construção do molhe.

Outra causa de atraso no avançamento do molhe tem sido a escavação produzida pela arrebentação das vagas, na ponta do mesmo molhe. Esta escavação, que se produz por ocasião dos temporais, obriga a um consumo extraordinário de pedra para ser vencida e, uma vez vencida pelo avanço do molhe, aterra-se novamente de ambos os lados do molhe.

Atualmente a escavação, com que luta o molhe, tem cerca de 4,5 m abaixo do fundo natural, aumentando desta quantidade a altura normal do molhe. É fácil ver-se que este fato aumenta enormemente, digamos mesmo excessivamente, a solidez do molhe, aumentando, porém, também e muito o seu custo.

Os empreiteiros, com o fim de evitar a escavação de que vimos tratando, vão fazer em breve uma experiência, revestindo o fundo do mar, além da ponta do molhe, com placas de cimento armado.

Molhe de oeste – Por ocasião da visita feita por este funcionário aos trabalhos, em julho do ano passado, a construção deste molhe ainda não tinha sido atacada. Atualmente já se estende o molhe em 1365 metros pelo oceano, tendo sido nele empregadas, até 15 do corrente, 5204 caixas de pedra, perfazendo o volume de 68961m.c. de pedra jogada. O titã de oeste trabalha, em média, à razão de 6,09 caixas por hora de marcha, sendo o peso médio da pedra de cada caixa 20000kg. A pedra é

fornecida pelas pedreiras do Capão do Leão, que a enviam diretamente por estrada de ferro.

Devido ainda à pequena profundidade do oceano, o molhe tem o grande avançamento linear de cerca de 5 metros por dia de trabalho.

Para esboçar o canal da Barra, entre os molhes na sua conveniente posição, receberam os empreiteiros, nos últimos dias, a draga de sucção portadora *Gelderland*, da força de 1200 cavalos-vapor, dividida por duas máquinas. A capacidade dos tanques para lodo é de 1300m.c.

As pontas dos avançamentos distam uma da outra cerca de 1800m. Na última planta levantada verifica-se regular aumento de profundidade ao sul do canal balizado e praticado pela navegação.

NOVO PORTO DO RIO GRANDE

Prossegue com toda atividade a dragagem da bacia do Novo Porto.

Desde o início, foram dragados, até o fim de maio último, 4812000 metros cúbicos (medidos no perfil) de areia vasosa, tendo sido a quase totalidade desta escavação empregada na formação do terraplano oeste do Porto, e uma pequena parte no terraplano leste. No terraplano oeste estão montadas as oficinas e depósitos principais dos empreiteiros e o grande estaleiro de blocos de concreto, os quais serão empregados na construção dos muros de cais do Porto.

As oficinas, excelentemente aparelhadas, estão em pleno funcionamento, e o estaleiro de blocos, perfeitamente montado, deve entrar em ação dentro de uns quinze dias.

A draga mista *Marechal Hermes* está atualmente armando o aparelho de caçambas, a fim de regularizar o fundo dragado na linha do cais.

1913

VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS

O aparelho da circulação, escreve o economista Schmoller, assemelha-se, no mecanismo, às molas de um grande relógio; cada roda entrosa em outra: as linhas postais, os caminhos de ferro, os telégrafos e as linhas de navegação têm em cada país, e além das fronteiras, outras que lhes correspondem com admirável pontualidade e precisão.

Empresas e tratados comerciais dão anualmente maior extensão ao mecanismo.

Se assistimos hoje a uma revolução, como há seis mil anos não veem os povos civilizados, é preciso procurar a sua causa nos novos meios de transporte.

O comércio e o transporte, há duzentos anos, tornaram-se mais do que nunca o corpo e a alma da vida econômica.

De acordo com o economista alemão, está a melhor escola dos economistas modernos quando afirmam que o transporte centuplica a capacidade produtiva do homem e a acumulação da riqueza mundial – representada nos capitais fixos (Elpidio de Mesquita – *Aspectos de um problema econômico*).

Tais acertos indiscutíveis fortalecem sobremodo a convicção em que estou, há muito, de só existir, entre nós, um único problema a resolver; o dos transportes, no tríplice aspecto da viação marítima, fluvial e terrestre.

Posta sempre toda a solicitude no encaminhamento e execução dos trabalhos correlativos,

é fora de dúvida que já avançamos muito no desenvolvimento das vias de comunicação interior, como adiante salientarei.

Contratadas as obras respectivas em 1906 com o engenheiro americano Elmer L. Corthell, obrigou-se este a realizá-las dentro do prazo de 6 anos e a abrir o canal à franca navegação para navios de dez metros de calado.

Deveriam, pois, estar concluídas nesta data, conforme cláusulas contratuais.

É supérfluo repetir agora as peripécias e trabalhos preparatórios que não retardado consideravelmente a execução do contrato, do qual é hoje cessionária a Companhia Francesa: tudo está explicado e amplamente vulgarizado.

Limitar-me-ei conseguintemente a registrar aqui o estado atual das construções.

Segundo a obsequiosa informação do distinto engenheiro-chefe da comissão fiscalizadora das obras, os molhes da Barra têm agora - o de leste 1200 metros de comprimento e o de oeste 2236 metros, não exercendo por enquanto influência eficaz sobre o banco por estarem ainda longe do ponto de convergência de ambos.

Está atrasado o avançamento devido às escavações produzidas pela vaga na ponta dos molhes, aumentando assim a mais do dobro o volume de pedra previsto e diminuindo, por conseguinte, o avançamento linear, não obstante grande atividade no trabalho, havendo dias em que para os molhes são transportadas e descarregadas mais de 4000 toneladas de pedra.

Em relação ao Porto, os trabalhos avançam regularmente, sendo provável que nos primeiros meses

do ano vindouro seja posto em exploração o trecho de 500 metros de cais com armazéns correspondentes.

Como se sabe, será quase igual ao custo da abertura da Barra o da construção do Porto da cidade do Rio Grande: e isso concorrerá indubitavelmente para torná-lo um dos mais caros do Brasil e, portanto, demasiado oneroso ao comércio do Estado e aos próprios interesses da União, sujeitos uns e outros a taxas múltiplas e inalteráveis por longo tempo.

Era preferível a construção de um porto barato, único compatível com as conveniências da atualidade.

Erro mais grave ainda foi a concessão de privilégio ao contrato, e por prazo excessivo, para a exploração do Porto.

Esse ato abriu uma exceção odiosa ao regime especial para execução de obras de melhoramentos de portos, regulado pelos decretos com força de lei de n.º 4859, de 8 de junho de 1913, e n.º 6868, de 14 de fevereiro de 1907.

Estando dentro das possibilidades previstas no contrato a sua novação parcial ou local, e até mesmo a rescisão, impunha-me o dever, dada a sua oportunidade, de levar ao governo federal os desejos e reclamações do Estado.

Procurei consubstanciá-los na sua representação que, para vosso conhecimento, transcreverei em seguida:

“Quem, conhecendo o Estado do Rio Grande do Sul, ler o contrato entre o governo da União e o engenheiro E. L. Corthell, para o melhoramento da Barra e construção do Porto da cidade do Rio Grande, nota logo a inconveniência de terem sido o objeto de um contrato único serviços que não se podiam confundir e que deviam ser tratados em contratos distintos”.

De fato, não podiam ser tratados em um mesmo contrato o melhoramento da Barra, que era um serviço empreitado pelo engenheiro Corthell, com a construção do Porto do Rio Grande, que era uma concessão feita ao mesmo.

A reunião ou confusão dos dois serviços em um só contrato, planejada e estudada pelo engenheiro Corthell, que só assim poderá colher vantagens que lhe facilitariam a cessão do contrato por alto preço a uma empresa que tomasse a si a execução dos trabalhos, não foi percebida pelo governo federal, que, iludido talvez, por falsas informações, julgou conveniente a reunião dos serviços no mesmo contrato, sem notar que, sob tais condições, grande seria o ônus que pesaria sobre o Estado do Rio Grande do Sul.

O melhoramento da Barra, cujos trabalhos são pagos em dinheiro pela União, tem para amortização do seu custo o imposto especial de 2% ouro sobre a importação, imposto esse que produziu no exercício de 1911 - 1.049:036\$159 ouro, os quais, reduzidos a papel à taxa cambial de 16 d., representam 1.770:248\$118, e no exercício de 1912 - 1.374:017\$222, que reduzidos a papel à mesma taxa dão 2.318:654\$062, ou seja, em média dos dois exercícios, 2.044:951\$090.

Ora, sendo o custo do melhoramento da Barra de 18.000 contos ouro, ou sejam, 20.000 contos papel, segue-se que o produto do imposto especial de 2% ouro, mesmo admitindo-se a hipótese, pouco provável, de que ele não aumentasse, permitiria a amortização da despesa em 15 anos, findos os quais a importação ficaria livre desse ônus ou pelo menos muito aliviada, pois a taxa seria reduzida a produzir a quantia exigida pela conservação das obras.

O fato, porém, de reunir em um só contrato os dois serviços que são distintos, pois um constitui uma empreitada cujos trabalhos são pagos pela União, e outro, uma concessão a explorar, permitiu o favor contido na cláusula XXXVI do contrato, pela qual a União se obriga a garantir a renda bruta de 10% sobre o capital empregado no Porto, ou seja, 6% sobre a renda líquida, conforme o disposto na cláusula XXXVIII, sendo retirada dos 2% ouros sobre a importação a importância necessária para cobrir a deficiência da renda do Porto.

Esse desvio de uma parte do produto da taxa acima, em favor do concessionário do Porto, trará como consequência a prorrogação do prazo de resgate das obras da Barra e a continuação do imposto, que pesará não se sabe por quantos anos sobre a população do Estado.

Como é patente, a concessão do Porto é uma concessão com garantia de juros, sendo essa garantia paga pelo Estado do Rio Grande do Sul e que durará não se sabe até quando, podendo ir até o fim do prazo da concessão, pois diz a cláusula XXXVI que, verificando-se no fim de cada ano ser a renda bruta arrecadada inferior a 6% do capital empregado nas obras, diminuído da competente amortização, o governo permitirá ou a elevação das taxas da cláusula XXIX, ou, se tal não convier ou for insuficiente, a cobrança da parte da taxa de 2% ouros sobre a importação total pela Barra que possa produzir idêntico resultado, isto é, garantir os 10% sobre a renda bruta.

Devendo, porém, ser deduzida da renda bruta a amortização a que se refere o § 4.º do art. 1.º do decreto n.º 1746, de 13 de outubro de 1869, para que se possa saber com quanto deve entrar a União, para cobrir a

deficiência da renda determinada na cláusula XXXVI, parece que devia ser determinada no contrato uma taxa mínima sobre a renda líquida para formar o fundo de amortização, como dispõe o § acima citado, pois do contrário ficará arbitrária a quota de amortização, permitindo que o concessionário jogue com ela à vontade, tirando disso o maior partido possível.

E não se pode dizer que essa quota não podia ser determinada desde que, como vimos, a concessão tem a garantia de juros de 6% ao ano.

O concessionário obterá nos mercados financeiros da Europa dinheiro a 5%; resta-lhe, pois, 1% para amortização, que lhe permitirá o resgate do empréstimo em pouco menos de 37 anos, continuando depois a gozar a renda de 6% durante 30 anos para o prazo de 67 e durante 52 anos para o prazo de 89 anos, estipulados na cláusula XXI.

Dissemos que houve propósito, pelo menos por parte do concessionário, em confundir dois serviços distintos e independentes num só contrato, visando ao monopólio do Porto, felizmente resolvido pelo governo da União, no sentido das constantes reclamações do governo do Estado em relação à bacia hidrográfica da Lagoa do Patos e Porto dessa capital.

O contrato, tal como está, sufoca o Rio Grande do Sul, impedindo a expansão que lhe traria o melhoramento da Barra, única coisa de que precisava para o seu mais rápido desenvolvimento, sendo o porto ou portos uma consequência desse melhoramento e que surgiriam infalivelmente, não tão dispendiosos, mas satisfazendo por completo as necessidades do comércio e da navegação.

É oportuno recordar aqui o interesse que sempre tomou o governo do Rio Grande do Sul pelo melhoramento da Barra, sendo o último apelo ao governo da União dirigido no ofício n.º 1980, de 8 de dezembro de 1903.

Como dissemos, o contrato para melhoramento da Barra e construção do Porto do Rio Grande sufoca o estado e deve ser modificado a bem dos seus interesses, que são também os interesses da União.

Citaremos as cláusulas que devem merecer exame, a fim de se ver quais as que convêm modificar e como fazê-lo.

É indiscutível que o contrato entre o governo federal e o engenheiro E. L. Corthell para a execução das obras de melhoramento da Barra e concessão do Porto do Rio Grande, da qual é concessionária a Compagnie du Port de Rio Grande do Sul, está caduco, conforme dispõe a cláusula I das modificações aprovadas pelo decreto n.º 6981, de 8 de junho de 1908, podendo o governo rescindi-los, nos termos da cláusula LIV e na forma determinada pela cláusula LV do contrato primitivo, em pleno vigor.

Esta solução, sendo a mais conveniente aos altos interesses do Rio Grande do Sul, não prejudica os interesses atuais da companhia cessionária, nem os da União, e livra o Estado de um monopólio que tolherá o seu desenvolvimento por largos anos.

A rescisão do contrato, que poderá ser feita sem prejudicar a situação atual da companhia, permitirá ao governo federal a adoção da forma mais conveniente nos serviços desta natureza, tomando a si a exploração do Porto e contratando a execução das obras deste e da

Barra com quem entender, podendo fazê-lo com a própria Companhia.

Tal solução trará vantagens à União e ao Estado, sem gravame para os cofres federais, pois é indubitável que as taxas atuais e as que forem estabelecidas para o serviço do Porto produzirão a anuidade exigida para o resgate da importância despendida com as obras em prazo inferior à metade do prazo mínimo do contrato, sendo após o resgate reduzidas ao necessário para o custeio do serviço.

É essa a única resolução a tomar a bem dos interesses da União e principalmente do Estado, os quais não podem ser desprezados em benefício de uma empresa que só visa a lucros a auferir, e o Rio Grande do Sul conta com o vosso esforço nesse sentido.

Sendo, porém, impossível, o que não supponho, decretar a rescisão do contrato é, pelo menos, indispensável modificar nas cláusulas que passo a indicar.

Cláusula XXI - Por esta cláusula tem o concessionário 67 anos, a partir da assinatura do contrato, para uso e gozo do Porto, a partir da 1.^a seção, e 80 anos, construída a 11.^a seção.

Julgo excessivos esses prazos, sendo garantida a renda líquida de 6% sobre o capital empregado nas obras, a qual permite o resgate do mesmo em menos de 37 anos; e a serem aqueles mantidos, deve após este prazo cessar qualquer auxílio, devolvendo a Companhia a importância recebida para completar aquela renda líquida, tomando então a União a conservação das obras da Barra.

Cláusula XXVI - Tendo a concessão a garantia da renda líquida de 6% ao ano, a formação do fundo de

amortização deve começar logo que seja inaugurado o serviço do Porto, devendo, pois, a cláusula ser modificada nesse sentido.

Cláusula XXXIV - Esta cláusula deve ser eliminada, pois concede favores especiais ao Porto do Rio Grande, colocando-o em condições vantajosas relativamente aos outros portos do Estado, o que é contrário ao espírito do disposto no art. 8 da Constituição Federal.

Cláusula XXXVI - Se forem mantidos os prazos da cláusula XXI, esta cláusula deve ser modificada, fazendo desaparecer a garantia de juros, tomando a União a si o serviço de conservação das obras da Barra, que serão atendidas com o produto da taxa de 2% ouro sobre a importação pela Barra.

Cláusula LXIV - O parágrafo único desta cláusula, mantido na cláusula XI das modificações aprovadas pelo decreto n.º 6981, de 8 de junho de 1908, deve ser eliminado e a cláusula deve ser modificada, concedendo apenas o direito exclusivo de execução de obras e exploração do serviço no Porto do Rio Grande.

#####

Assim, os planos em torno dos “melhoramentos” da Barra e do Porto do Rio Grande passaram a constituir ordem do dia nos debates políticos e administrativos, surgindo uma variada gama de projetos ao longo de todo o período imperial e primórdios do republicano, os quais tiveram forte relação com a ação e discursos propostos pelas autoridades públicas municipais e provinciais/estaduais, expressos nos relatórios anuais. Ao longo do século XIX, não foi possível colocar a

grande maioria dos projetos em prática; somente na virada para a centúria seguinte foi que as medidas em benefício da Barra e do Porto tomaram vulto, resultando em uma obra monumental levada a efeito, primeiramente, pela iniciativa privada, e complementarmente, com apoio público.

A crítica do *Bisturi* ao poder público municipal no primeiro ano do semanário

O teor crítico foi uma marca registrada da imprensa ilustrado-humorística, tornando-se verdadeiro veio condutor editorial de tal gênero jornalístico. Além do atrativo do uso da imagem e das manifestações jocosas, zombeteiras e irônicas e de uma comunicação mais direta com o leitor, a crítica veio a ser um dos fatores da popularidade dessas publicações que se espalharam pelo Brasil ao longo do século XIX⁸. Esse foi um processo que se estendeu ao Rio Grande do Sul com

⁸ Ver: 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.

a edição de diversos periódicos voltados à divulgação da arte caricatural⁹ e, em tal conjuntura, à cidade do Rio Grande¹⁰.

Nesse quadro esteve inserido o *Bisturi*, folha ilustrada rio-grandina que circulou de 1888 a 1915 e praticou a crítica social e a de costumes, mas sua especialidade foi a de natureza política, observando sob o prisma caricatural e censório a vida político-partidária e ideológica nacional, regional e local. Em sua apresentação, a redação do semanário afiançava que guardaria os princípios determinados pela urbanidade, ainda quando fosse mister ser um pouco pungente na luta de coerção aos desvios que por vezes envergonhavam. Prometia empenhar-se na extirpação da lepra social dos escândalos, da calúnia, de todos os vícios, enfim, sem que se lhe notassem as invectivas livres e as alusões imorais que desedificam na prática do comedimento dos mútuos deveres da família social, de modo que assim lavrava a profissão solene de sua fé jornalística (1º abr. 1888).

De acordo com tal proposta, o hebdomadário teve como um de seus alvos preferenciais para criticar o poder público municipal, como o fez ao longo de seu primeiro ano de existência, objeto de estudo deste ensaio. Na época, a administração pública das cidades e

⁹ Verificar: FERREIRA, Athos Damasceno. *Imprensa caricata do Rio Grande do Sul no século XIX*. Porto Alegre: Globo, 1962.

¹⁰ Observar: 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.

vilas era realizada pela Câmara Municipal, formada por vereadores eleitos a cada quadriênio e exercendo o poder executivo e legislativo, cabendo a presidência da casa ao edil com melhor votação. Dentre as atribuições da Câmara estavam a conservação, o embelezamento e a limpeza pública, os trabalhos de manutenção e obras, a arrecadação de impostos e as posturas municipais. Primeiramente como vila e posteriormente como cidade, a urbe portuária do Rio Grande teve a sua organização administrativa calcada nesse modelo¹¹.

Foram vários os focos da crítica do *Bisturi* quanto à administração municipal e um deles se direcionou para o mau estado das ruas, notadamente no que tange ao excesso de água acumulada. Nesse sentido, a folha dizia que havia “poucas cidades que se tenham encontrado na situação em que hoje se acha o Rio Grande”, de modo que “o vereador que tomasse a si a tarefa de melhorar o estado que se acham as nossas ruas” mereceria que “pelo menos que assinalassem uma delas com o seu benemérito nome”. Afirmava que os rio-grandinos estavam “com os pés na lama”, em um quadro pelo qual, ao dobrar uma esquina, todos estavam “ameaçados de morrer pela absorção dos miasmas dessas lagoas e escavações que por aí se encontram”. Considerava assim “indesculpável o descuido da Câmara, que emprega tal mal o dinheiro do povo”, de maneira que “os jornais estão aí todos os dias a chamar-lhes a atenção, apontando-lhes as ruas que mais urgentemente reclamam ser beneficiadas com o calçamento” e “todos

¹¹ Sobre a administração pública da cidade do Rio Grande, ver: TORRES, Luiz Henrique. *Câmara Municipal do Rio Grande: berço do parlamento gaúcho*. 2.ed. Porto Alegre: Evangraf, 2023.

os dias repetem as mesmas coisas e sempre com os mesmos resultados”. Ao concluir o periódico reforçava a perspectiva de que a culpa de tal situação era dos edis, que tinham “sempre a mesma atitude”, permanecendo “sempre indiferentes às comodidades e à saúde do povo, que lhes dá posição e que lhes paga em dia as suas exigências” (22 jul. 1888). Mais adiante tal situação foi ilustrada com caricatura trazendo uma cena de “chuvas tão abundantes”, que “os moradores tiveram de se refugiar nos telhados (3 fev. 1889).



As relações da Câmara Municipal com os açougueiros também fez parte da abordagem do *Bisturi*, segundo o qual “os senhores marchantes estão cada vez mais peritos na arte de *enriquecer depressa*, cortando a

carne do boi e retalhando o pelo do paciente - o Zé Povinho". Com ironia, dizia que "todos eles têm-se mostrado distintos operadores, esfolando a humanidade", o que constituía uma "crueldade". Afirmava também que eles "rivalizam em se tornarem para o povo uma verdadeira epidemia", com os constantes aumentos de preços, resultando em "uma calamidade, uma verdadeira epidemia, contra a qual nem ao menos se tem o recurso da vacina". Em seguida vinha a crítica ao poder público municipal, acusado de incapaz diante desse tipo de abuso, com a constatação de que "a Câmara coitada, por todos os lados, procura cortar as vazas à epidemia, com uma atividade pasmosa", mas com resultados pífios "contra a peste que nos persegue". O artigo era complementado por caricatura no qual uma figura feminina representando a Câmara buscava se impor frente aos açougueiros, que se mostravam avessos à autoridade pública, ameaçando-a fisicamente e chamando-lhe de "tartaruga" tendo em vista a lentidão em suas ações (5 ago. 1888).



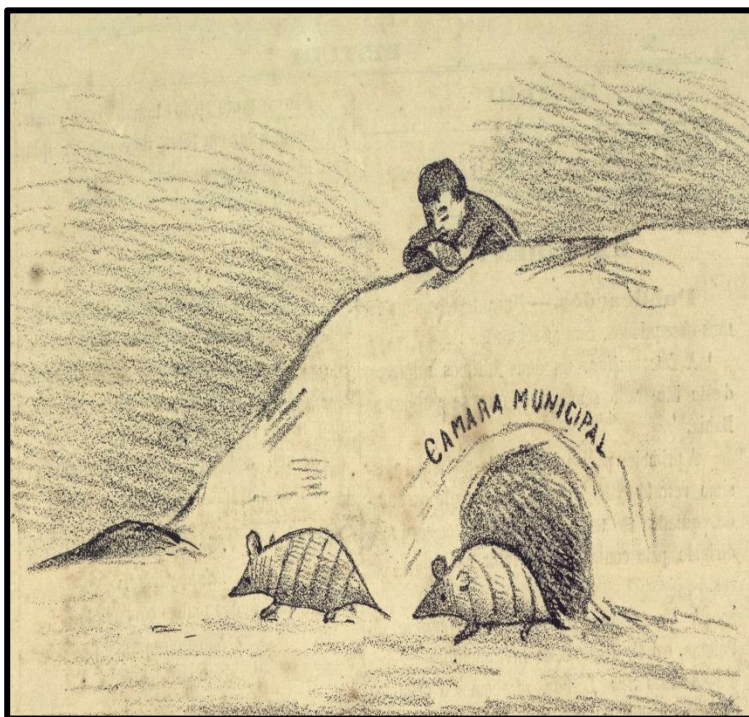
O cotidiano político era encarado pelo periódico como alvo de suas repreensões, acusando-o de ser o principal causador de muitos dos males que afligiam a sociedade. Os atores políticos eram observados como folgazões que tratavam a administração pública como se estivessem a brincar em um carrossel (23 set. 1888). Já a política era vista como uma dama muito bem vestida, mas que utilizava sua sombrinha para remexer em coisas deletérias como intrigas, infâmias, patotas, mentiras e calúnias. Nessa linha, o semanário apontava que “a cidade do Rio Grande está há muito tempo oprimida em seu desenvolvimento pela indolência ou parcialidade” de seus políticos, uma vez que a comunidade não era atendida nos pedidos de “melhoramentos que autorizam o seu engrandecimento” e nem ao menos no que se refere aos “recursos imprescindíveis para impedir a sua queda” (10 set. 1888).

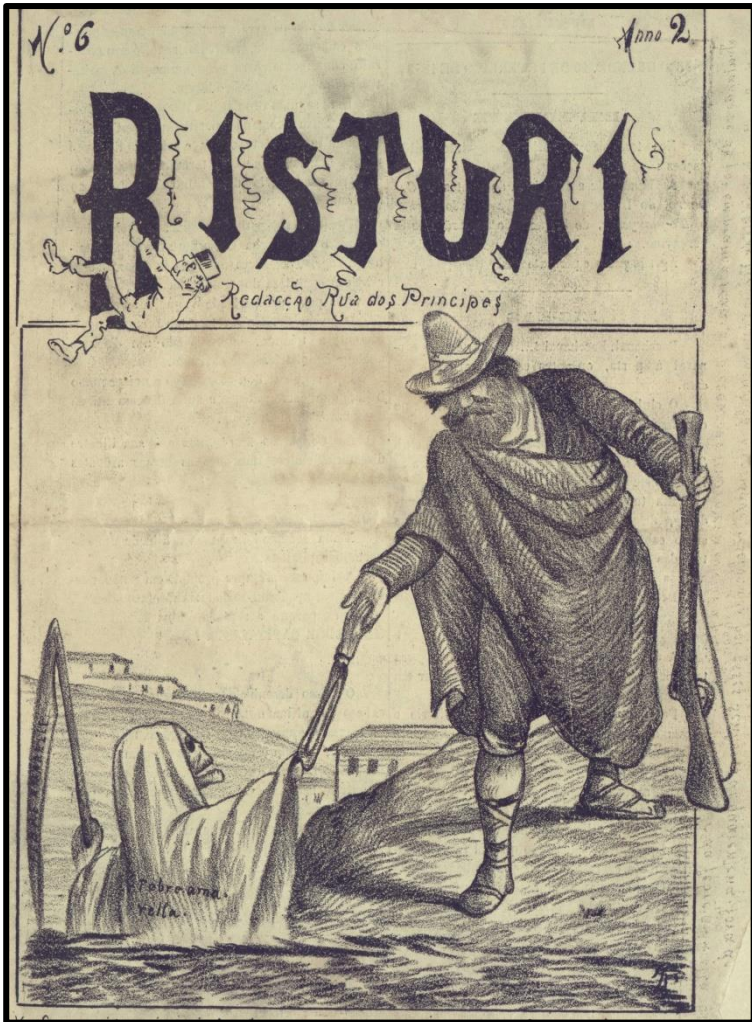


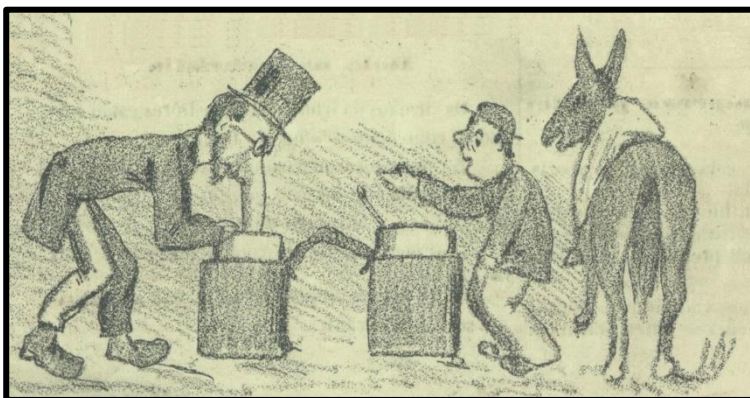


Reforçando o tom irônico, o *Bisturi* declarava que “a Câmara continua a prestar *bons serviços* à população do Rio Grande”, chegando a exagerar na indicação de “que é um grande, um enorme serviço o que nos presta a Câmara” (10 set. 1888). Diante da falta de cuidado de uma praça citadina, a folha caricata denunciava que a Câmara era “indolente e relaxada” (10 fev. 1889). O semanário questionava os motivos da Câmara não se importar com “os interesses e a comodidade do povo”, que “lhe paga pontualmente os seus pesados impostos”, vindo a parecer que o maior desejo dos vereadores era o de “deixarem morrer toda a população”, arrematando com a expressão: “Sempre a política!...” (17 fev. 1889). Nessa linha, os edis foram representados como tatus, que preferiam esconder-se em suas tocas a atender os anseios populares (20 jan. 1889). Também houve denúncias quanto à incompetência e negligência da casa administrativa nos cuidados com um foco epidêmico, mostrando um indivíduo que representava a municipalidade a receber amistosamente a figura que simbolizava a peste (10 fev. 1889). Mais uma vez representada como uma mulher, a Câmara Municipal se via em apertado lance com o serviço de recolhimento de dejetos, bem como o periódico carregava mais uma vez na ironia para mostrar que “o leite está sendo escrupulosamente fiscalizado pelo clínico da Câmara”, com o funcionário enfiando o nariz no produto (7 abr. 1889).

RELATOS DA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA E A CRÍTICA DA IMPRENSA NO
CONTEXTO RIO-GRANDINO







A organização por parte da Câmara de uma Exposição Municipal foi igualmente motivo para as críticas do *Bisturi*. Utilizando-se novamente da estratégia da ironia, a folha destacava que “tem sido extraordinariamente visitada” tal exposição, vindo a notar-se “geral satisfação e agradável surpresa na contemplação dos deslumbrantes objetos que ali se acham”, sendo “cada um por si um atestado eloquente do nosso progresso e adiantamento em todas as

indústrias e artes". Diante disso, mantendo o tom, enfatizava que "a ilustre edilidade deve achar-se orgulhosa e um tanto vaidosa com o sucesso" do evento (14 out. 1888), assim como constatava que fora "um alto serviço que nos prestou a edilidade, mostrando ao estrangeiro o nosso adiantamento na arte, na lavoura e na indústria" (20 jan. 1889). Comprovando sua real intenção nos supostos elogios proferidos, o hebdomadário mostrava "As nove maravilhas do Rio Grande" como "paródia às sete maravilhas do mundo", mostrando vários lugares citadinos abandonados à própria sorte, em péssimo estado de conservação ou sendo considerados como desnecessários (21 out. 1888). Tripudiando da Exposição Municipal, o periódico sugeria "alguns *produtos nacionais*" que poderiam vir a compor a mostra, apresentando diversos elementos constitutivos da comunidade local, considerados como indesejáveis ou perniciosos por parte da folha (20 jan. 1889).

Ao criticar a Câmara Municipal, o *Bisturi* assumia uma função que o jornalismo ilustrado-humorístico em geral atribuía a si mesmo, no sentido de uma atuação em prol da moralização da sociedade, encontrando suas mazelas, denunciando-as e apresentando possíveis soluções. O próprio semanário declarava que falava “em nome do município, em nome da província de que somos filhos”, permanecendo “indignado contra o procedimento” dos homens públicos, voltando-lhes “o rosto, aguardando que a nação seja novamente consultada” (10 set. 1888). Além dessa autofunção de fiscalizar a sociedade, havia também a maior simpatia que a direção do hebdomadário tinha pelos liberais, o que só servia para aguçar as críticas aos edis vinculados aos princípios conservadores. Além disso, ao colocar-se como um defensor intransigente do povo, dispendo-se para isso até mesmo a enfrentar os poderosos, o periódico prosseguia em sua campanha de ampliar a quantidade de apoiadores, assinantes e leitores, como o fez ao longo do primeiro ano de sua existência.



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.



CIPSH
CONSEIL INTERNATIONAL DE LA PHILOSOPHIE ET DES SCIENCES HUMAINES/UNESCO

UNIVERSIDADE
ABERTA
www.uab.pt

Cátedra CIPSH
de Estudos Globais
2020-2025



BIBLIOTECA
RIO-GRANDENSE



9 786553 061217

ISBN: 978-65-5306-121-7