



Imprensa rio-grandina nos anos 1880: dois estudos históricos

FRANCISCO DAS NEVES ALVES

137



UNIVERSIDADE
AbERTA
www.uab.pt

Cátedra CIPSH
de Estudos Globais
2020-2025



Imprensa rio-grandina nos anos 1880: dois estudos históricos



COLEÇÃO
RIO-GRANDENSE

- 137 -



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

Imprensa rio-grandina nos anos 1880: dois estudos históricos



INTERNATIONAL COUNCIL FOR POSTGRADUATE AND RESEARCH STUDIES
CONSELHO INTERNACIONAL DE ESTUDOS DE PÓS-GRADUAÇÃO E DE PESQUISA

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
1º Secretário: Luiz Henrique Torres
2º Secretário: Marcelo França de Oliveira
1º Tesoureiro: Valdir Barroco
2º Tesoureiro: Mauro Nicola Póvoas

Ficha Técnica

- Título: Imprensa rio-grandina nos anos 1880: dois estudos históricos
- Autor: Francisco das Neves Alves
- Coleção Rio-Grandense, 137
- Composição & Paginação: Marcelo França de Oliveira
- Cátedra de Estudos Globais da Universidade Aberta/CIPSH/UNESCO
- Biblioteca Rio-Grandense
- Lisboa / Rio Grande, 2026

ISBN - 978-65-5306-117-0

CAPA: MARUÍ. Rio Grande, 2 fev. 1880

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

O acesso marítimo ao Porto do Rio Grande na década de 1880: planos e obstáculos registrados por meio da imprensa / 11

Crítica política à imprensa por meio da arte caricatural na primeira fase do *Maruí* / 87

O acesso marítimo ao Porto do Rio Grande na década de 1880: planos e obstáculos registrados por meio da imprensa

Localidade fundada ainda à época colonial, com um papel estratégico-militar no projeto luso em direção ao Prata, o povoado, a vila e depois a cidade do Rio Grande teve uma inter-relação profunda com o oceano. Passados os tempos originais, já nos primórdios do século XIX, a urbe passaria por profunda modificação, vindo a firmar-se como o único porto marítimo do Rio Grande do Sul e, portanto, a porta de entrada e saída das terras sulinas. Polo mercantil do extremo-sul brasileiro, com uma vocação efetivamente portuária, a comuna litorânea passou a ter como uma aspiração coletiva a conquista de uma melhor estrutura para seu Porto, bem como a busca de uma ampliação do acesso marítimo por meio de sua Barra. Ao longo do tempo, tal acessibilidade se revelava cada vez mais limitada, ampliando enormemente os riscos e o tempo para entradas e saídas do estabelecimento portuário, bem como fazendo aumentar o valor de fretes e seguros para as embarcações que intentavam vencer a “barra diabólica”, epíteto recebido tendo em vista os perigos enfrentados nessa travessia. Foram várias décadas de reivindicações por todos os meios em prol de tais soluções, até que se

chegasse a uma das piores etapas desse processo, no início dos anos 1880, quando a situação ficou impraticável. Desde então, o planejamento para a realização de medidas eficazes começou a se intensificar, embora ao longo de toda a década os avanços práticos tenham sido bem mais limitados do que os efetivos¹.

Normalmente, as relações entre o porto e a cidade são bastante complexas. Algumas cidades têm mantido e desenvolvido, ao longo da história, relações bem intensas e harmoniosas com seus portos. Em muitas delas é difícil – senão impossível – traçar uma linha divisória entre os interesses e as atividades econômicas da cidade e os do seu porto. Outras cidades mantêm uma relação difícil e conflituosa com seus portos, ocorrendo uma fratura entre os interesses e a dinâmica do porto e a da cidade, esta ignora aquele e o estabelecimento portuário cresce como um organismo alheio à urbe². O Porto e a cidade do Rio Grande se enquadram muito a contento no primeiro caso de uma convivência harmoniosa e de reciprocidade. Em verdade, Porto e cidade não têm nem mesmo formações históricas paralelas, e sim justapostas e plenamente inter-relacionadas. Dessa forma, a história do Porto e a da cidade constituíram um mesmo *continuum* afinado, articulado e indissociável um do outro. Mesmo quando

¹ Texto adaptado a partir de: ALVES, Francisco das Neves. *Porto e Barra do Rio Grande: história, memória e cultura portuária*. Porto Alegre: CORAG, 2008. p. 18, 24-25, 194-266 e 326.

² LLOVERA, Joan Alemany. Por um desenvolvimento sustentável da cidade portuária. In: SILVA, Gerardo; COCCO, Giuseppe (Orgs.). *Cidades e portos: os espaços da globalização*. Rio de Janeiro: DP&A, 1999. p. 209.

questões administrativas criaram desarticulações de interesses, a comunidade se mobilizaria em torno de causa única – a defesa do estabelecimento portuário –, num contexto em que o administrador (pessoa ou órgão) é que levava a pecha do “outro” que deveria ser censurado, criticado ou combatido, em defesa do que seria considerado como o “nosso”, ou seja, o Porto em si. Assim como no caso de vários outros estabelecimentos brasileiros, o Porto do Rio Grande apareceria sempre como centro dinâmico da cidade³, atuando decisivamente nas várias etapas da formação cidadina.

As práticas jornalísticas vieram a ter um papel relevante no registro e no estímulo a essa relação entre o estabelecimento portuário e a cidade como um todo. Através da imprensa, torna-se possível a cobertura de um amplo período cronológico de forma praticamente ininterrupta. Arquivos do cotidiano⁴, os jornais tiveram e têm nas questões em torno do Porto e da Barra do Rio Grande uma de suas pautas mais recorrentes. A cidade do Rio Grande possuiu por muitas décadas uma imprensa das mais importantes no contexto regional e até nacional, praticando-se nela aquilo que se poderia caracterizar como um “jornalismo de ponta” para os padrões da época. Tal ação ficou bastante evidenciada ao longo dos anos de 1880, com os tantos avanços e recuos em relação ao acesso marítimo ao porto rio-grandino.

³ MATOS, Maria Izilda Santos de. Santos, o porto do café: cidade, cotidiano e trabalho. *Estudos Ibero-Americanos*. Porto Alegre: EDPUCRS, v. 30. n. 2, p. 13, dez. 2004.

⁴ ALBERT, P.; TERROU, F. *História da imprensa*. São Paulo: Martins Fontes, 1990. p. 5.

Na década de 1880, o Rio Grande do Sul firmava-se como o “celeiro” do país, mantendo sua base econômica na produção agropecuária enviada mormente para outras províncias do Império. A concorrência platina ainda era um elemento condicionante à evolução da economia gaúcha, que continuava sofrendo com o significativo impacto do contrabando. A cidade do Rio Grande mantinha seu papel de “porta da província”, como principal ponto de exportação/importação, entretanto sua estrutura portuária pouco desenvolvida e atrofiada pelos obstáculos da Barra permanecia como um fator inibidor a um crescimento mais acelerado. As providências tomadas pelo Governo Imperial, com a formação da Comissão de Melhoramentos da Barra e a perspectiva de sua ação em prol de estudar uma solução definitiva para o problema do acesso marítimo despertavam uma nova era de esperanças no seio da comunidade litorânea. Iniciava-se um tempo de planificação, desta vez mais elaborada, metodizada e analisada e, segundo a expectativa dos rio-grandinos, definitivamente conclusiva e efetiva.

Os planos já eram comuns nas históricas tentativas de desobstrução da Barra do Rio Grande, desde os mais mirabolantes, improvisados ou oportunistas, até os que intentavam ser mais centrados, organizados e baseados em estudos. A formação da Comissão de Melhoramentos da Barra do Rio Grande do Sul e a elaboração do projeto que ficaria conhecido pelo nome de seu chefe, Honório Bicalho, entretanto, representariam um momento de inflexão na recorrente elaboração de planificações. Segundo o próprio governo brasileiro, os demais projetos tornaram-se estéreis porque lhes faltava a base de estudos metódicos e

sistemáticos que gerassem confiança no acerto da solução definitiva e de onde se originava o notório desconforto de opiniões. Ainda de acordo com essa concepção governamental, a partir do funcionamento daquela comissão sob a liderança do engenheiro que então desempenhava a função de Diretor Geral da Secretaria de Obras Públicas, repartição pertencente à pasta ministerial concernente, fixara-se o luminoso marco que teria servido à orientação segura para a resolução do problema⁵.

A 13 de janeiro de 1883, era formada a Comissão de Melhoramentos da Barra do Rio Grande do Sul, com o intento de proceder aos estudos necessários para organização de um projeto definitivo de melhoramento da mesma, ou da abertura de um canal que assegurasse a franca navegação marítima até a cidade do Rio Grande, bem como aos trabalhos de desobstrução da Barra ou a quaisquer obras provisórias que facilitassem o movimento comercial da província⁶. Sob a chefia de

⁵ Exposição do Ministro Lauro Severiano Müller de 18 de abril de 1906 ao Presidente da República, acerca das cláusulas a serem incluídas no contrato com Corthell. In: LA COMPAGNIE FRANÇAISE DU PORT DE RIO GRANDE DO SUL. Cessionária das Obras da Barra e de Melhoramento do Porto do Rio Grande do Sul. Coleção de Leis, Decretos e mais atos do Governo Federal do Brasil, referentes ou interessando à Companhia no período de 1906-1909, organizada pela representação da mesma no Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Imprensa Inglesa, 1910. p. 46-47.

⁶ MINISTÉRIO da Agricultura, Comércio e Obras Públicas. *Melhoramento da Barra do Rio Grande do Sul - Relatório apresentado ao Governo Imperial - Comissão de Melhoramento da*

Honório Bicalho, essa Comissão, além das análises realizadas que resultariam num dos mais completos relatos sobre a questão do acesso ao Rio Grande, também adotou medidas práticas conjunturais, notadamente as ligadas à estruturação das dragagens, e ainda circunstanciais, como a plantação de vegetação que impedisse a constante movimentação de areias dos cômodos em ambas as margens do Canal do Norte⁷, providências essas que se revelariam de importante significado, mas que sofreriam constantes marchas e contramarchas ao longo das décadas que se seguiram, notadamente pela insuficiência de recursos.

A imprensa e as autoridades governamentais divulgariam as instruções da Comissão de Melhoramentos da Barra⁸, dedicando especial atenção à sua atuação, fosse em questões comezinhas ou estruturais, como no caso da encomenda e aquisição de equipamentos para uso na Barra da Província, diversas vezes trazida à baila nas páginas dos periódicos⁹. Além disso, editoriais, notícias e transcrições de matérias de folhas da Corte foram feitas pelo jornalismo rio-grandino, em janeiro e fevereiro de 1883, informando do início dos trabalhos da Comissão chefiada por Honório

Barra do Rio Grande do Sul - Apêndices. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1883. p.p. 82-83

⁷ HOFMANN, Benno. *A fixação das dunas, com referência especial ao litoral do Rio Grande do Sul.* Porto Alegre: Secretaria de Estado dos Negócios da Agricultura, Indústria e Comércio, 1940. p. 36-41.

⁸ ARTISTA. Rio Grande, 24 de janeiro de 1883.

⁹ ECHO DO SUL. Rio Grande, 6 de janeiro de 1882; ECHO DO SUL. Rio Grande, 26 de janeiro de 1882.

Bicalho e traçando um breve histórico sobre a Barra do Rio Grande, utilizando-se, em grande parte do relatório de Hawkshaw, além de fazer referência a outra variada gama de projetos¹⁰. A memória dos tempos de aspiração começava a ser articulada por meio do discurso jornalístico. Para a urbe portuária, parecia que o antigo intento viria finalmente a concretizar-se, reinando um clima de esperança, em manifesta satisfação e expectativa quanto aos resultados da missão Bicalho¹¹. Nesse ambiente otimista, chegavam a ser enviadas às redações dos jornais sugestões de como deveriam ser encaminhados os trabalhos visando à melhoria do acesso marítimo ao Rio Grande¹².

As primeiras conclusões da Comissão foram divulgadas em relatório assinado pelo seu chefe, em abril de 1883. A respeito da desobstrução da Barra, informava que na costa arenosa, dada a existência de barra à entrada do canal navegável, por onde se efetuava o movimento de grande volume de águas, o primeiro problema a resolver seria o da remoção da própria Barra. Partia do princípio de que, se a correnteza cooperara para formá-la, poderia também ser utilizada para removê-la. Considerava que as obras permanentes para a conservação do canal eram aquelas que podiam realizar com menor modificação do regime da costa e se achavam, por conseguinte, mais ao alcance da previsão

¹⁰ ARTISTA. Rio Grande, 23 de janeiro de 1883; DIARIO DO RIO GRANDE. Rio Grande, 9 de fevereiro de 1883; DIARIO DO RIO GRANDE. Rio Grande, 14 de fevereiro de 1882.

¹¹ DIARIO DO RIO GRANDE. Rio Grande, 1º de março de 1883.

¹² DIARIO DO RIO GRANDE. Rio Grande, 7 de abril de 1883.

da engenharia. Destacava que, neste ponto, o trabalho do homem consistia em ajudar a natureza, quando esta não poderia por si só fazer o necessário ou o melhor segundo os ditames da engenharia. Bicalho apontava que uma consideração mais conclusiva só poderia advir de estudos aprofundados sobre o tema, diante do que, desde sua chegada à cidade, dedicara-se a entabular as necessárias pesquisas *in loco* e o levantamento documental que melhor esclarecesse a análise a ser empreendida. Ante as observações realizadas, o engenheiro chegava à conclusão de que a dragagem seria o melhor meio provisório a ser adotado na busca das soluções para o acesso ao Rio Grande, constituindo um melhoramento inicial que seria mantido pelas obras permanentes que projetava e, em síntese, ligavam-se à construção dos molhes¹³.

O resultado dos trabalhos da Comissão de Melhoramento da Barra do Rio Grande do Sul seria entregue a 15 de outubro de 1883, assinado pelo seu chefe, Honório Bicalho¹⁴, encaminhando ao Governo Imperial um relatório, acompanhado de anexos e atlas, com data do ano posterior. O relato de Bicalho caracterizou-se por ser o mais completo dentre aqueles realizados acerca do acesso à cidade do Rio Grande, bem

¹³ BICALHO, Honório. *Ministério dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas – Província do Rio Grande do Sul – Melhoramento da Barra e da navegação interior da província – Relatório apresentado ao Governo Imperial*. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1883. p. 12-13 e 24.

¹⁴ MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, COMÉRCIO E OBRAS PÚBLICAS. *Melhoramento da Barra do Rio Grande do Sul – Relatório apresentado ao Governo Imperial – texto*. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1883. p. 9-266.

como um dos que mais se utilizou do recurso da memória em relação às narrativas até então entabuladas.

Ao referir-se especificamente à Barra do Rio Grande, Bicalho recorreria mais detidamente aos memoriais já entabulados sobre o tema. Após descrever a situação geográfica, o banco da Barra e a profundidade junto ao banco, o engenheiro passaria a traçar um histórico das referências a respeito do acesso ao Rio Grande, iniciando a abordagem em 1775 e passando a destacar os registros do historiador Visconde de São Leopoldo, do Conselheiro Antonio Manoel Corrêa da Câmara, do Capitão James Harrison, das instruções do Governo Americano, da imprensa provincial, do Senador Saturnino da Costa Pereira, do Capitão Barral, do navegador Dillon, da Inspetoria da Praticagem, do piloto J. B. Johnson, do engenheiro Hawkshaw, do Almirante Mouchez e do engenheiro Lopo Neto. Detalhes sobre a praticagem, os sinais empregados na navegação, o serviço de reboques, as frequentes demoras à entrada ou saída da Barra, consideradas como, muitas vezes, exageradas ou dramáticas, e os naufrágios também se faziam presentes no relato.

A segunda parte do relatório do engenheiro-chefe era destinada aos “Estudos e projetos de melhoramento”. Nesse segmento, Bicalho estabeleceu ampla descrição dos processos empreendidos em todo o mundo no que tange à acessibilidade em meios hídricos. Um dos tópicos do estudo era a formação das barras, abordando a variabilidade de combinações de resultados nesse tipo de acidente geográfico, as especificidades dos melhoramentos caso a caso, a origem e a evolução das aluviões, as aluviões fluviais e marítimas, as barras de aluvião fluvial, as barras movediças e as várias teorias

sobre a formação das barras. Outra rubrica tratava do melhoramento de barras por meio de dragagens, fazendo um breve histórico desse tipo de operação, citando os exemplos do Canal de Suez e do norte de Amsterdã e destacando os alcances e limites dos serviços prestados por vários modelos de dragas. Nessa linha, fazia referência à draga que fora encomendada nos Estados Unidos para a execução dos urgentes serviços na Barra do Rio Grande, explicando que, além do importante trabalho na abertura imediata de uma passagem navegável nessa Barra, seria ela de utilíssimo emprego na conservação que tivesse de ser feita em portos brasileiros por meio de dragagem, pelas condições econômicas de seu serviço, sendo ela igualmente aplicável em boas condições não só às escavações em grande escala, como também de pequenas espessuras de escavação para limpeza e conservação dos portos.

Diante de todas essas observações, o engenheiro demarcava que os melhoramentos da Barra se dariam por meio de dois tipos de projetos, os provisórios e os definitivos. Nesse sentido, explicava que a Barra rio-grandina era suscetível de melhoramento definitivo, do mesmo modo que outras em idênticas ou mais difíceis condições, mas, independentemente dessa solução final, as necessidades de comércio e navegação na província exigiam a execução de trabalhos provisórios que facilitassem o trânsito, na época menos praticável do que em qualquer período anterior. Dentre esses, apontava que o trabalho a executar-se para melhoramento imediato da Barra era o aprofundamento de um dos canais naturais por meio de dragagem, para o qual já estavam sendo tomadas várias providências. Destacava

também a retificação do último trecho do Canal do Norte, o qual dirigia a correnteza na sua saída no mar, suprimindo-se o estrangulamento que se dava em sua seção mais estreita, produzindo redemoinhos nocivos à regularidade do canal, bem como a preparação de terreno próximo para depósito do material escavado e a construção de uma estacada, conservando ao canal sua largura uniforme. As observações sobre a conservação da margem sul do Canal seriam mantidas, e, havendo a necessidade de revestimento, este se faria através de colchões de faxina. O plantio para fixação das dunas era considerado como um serviço útil sob todos os pontos de vista, em certa extensão da costa, especialmente com o fim de impedir os movimentos e marcha dos cômoros em ambas as margens do canal. A manutenção da direção da correnteza do Canal do Norte por meio de linhas de estacas justapostas também era preconizada como parte dos trabalhos necessários.

O melhoramento definitivo da Barra do Rio Grande, na concepção de Honório Bicalho, se daria através da construção de molhes que viessem a desobstruir efetivamente a passagem. De acordo com essa perspectiva, apontava as condições de êxito de molhes na embocadura do Canal do Norte, a ação erosiva da corrente do Canal do Norte, a remoção definitiva da Barra, a anuidade máxima na hipótese de ter-se de prolongar os molhes e o sistema de construção dos molhes, utilizando-se de trabalhos similares ocorridos no estrangeiro e as adaptações necessárias ao caso rio-grandino. Considerava que, para a organização do projeto definitivo de execução das obras permanentes, convinha que estivesse completa a série de observações de correnteza e movimento dos sedimentos

em todas as estações e o aguardo das indicações oriundas do trabalho de dragagem na abertura do canal provisório. Apontava também a conveniência da obtenção de um estudo local, de modo a obter-se um conhecimento perfeito das condições gerais e do detalhe das obras que haviam servido de modelo. Finalmente, fixava a necessidade de verificar-se a modificação produzida na situação dos bancos com a execução dos trabalhos preliminares.

Segundo o projeto de Bicalho, os molhes partiriam dos extremos dos pontais, convergindo para a Barra, dando ao canal a forma de funil, e se estenderiam até alcançar a profundidade de seis metros, com o fim de obter-se um canal de navegação para navios de 24 pés de calado. O comprimento definitivo do molhe seria determinado durante a construção, acreditando, entretanto, que os seis metros previstos fossem suficientes. No que tange à altura dos molhes, conjecturava que seria suficiente elevá-la até o nível das águas médias ordinárias, ou cerca de sessenta centímetros acima do plano de referência. O plano estabelecia ainda que o molhe de leste teria oito metros de largura em sua parte central, limitada por duas linhas de estacas com quatro metros de intervalo; já o molhe de oeste, mais exposto à ação do mar, teria dez metros de largura na parte central, contendo três linhas de estacas com quatro metros de intervalo. As estacas deveriam ser travadas transversalmente de modo a suportar uma linha de trilhos para o serviço de construção e conservação das obras terminais de cada um dos molhes. Fazia ainda referência a questões como o cabeço dos molhes, as obras complementares, a largura livre do canal e a entrada do porto à noite. Esclarecia que o

projeto fora entabulado a partir dos exemplos de trabalhos feitos no exterior e aconselhava que fosse ouvida a opinião de outros especialistas, como o holandês Caland e o estadunidense Eads. Ficava também estabelecido o orçamento das obras, calculado em 9.859:673\$000, bem como explicitava as formas de obtenção de recursos e fixava o prazo de três a quatro anos para a execução das obras de melhoramento definitivo.

Conclusivamente, Honório Bicalho apontava as vantagens provenientes da execução das obras, enfatizando os benefícios comerciais originados na existência de um porto franco de grande calado, acessível a qualquer hora do dia ou da noite, tais como: aumento das relações mercantis pelo progresso da província; diminuição de avarias e prejuízos resultantes das demoras na navegação; diminuição parcial das taxas de seguro de mercadorias; diminuição das taxas de seguro dos navios; diminuição dos fretes, representando imediatamente cerca de mil contos de réis por ano para o comércio estrangeiro e talvez o triplo para o comércio costeiro. Destacava também a diminuição de despesas com o serviço de praticagem, colhendo o Estado várias vantagens de interesse geral, entre as quais: o aumento da fortuna pública com o incremento de valor mercantil de produção pela diminuição das despesas de transporte e também pelo aumento da própria produção; o aumento consequente da renda do Estado, também pelas maiores facilidades de fiscalização quando o movimento comercial se concentrasse principalmente num porto de grande calado; as conveniências administrativas e políticas em haver na fronteira sul do Império excelente porto de abrigo para estação naval de uma seção da

esquadra nacional; a maior comodidade e animação para a imigração europeia, quando em época alguma deixassem de tocar em porto brasileiro os navios das linhas transatlânticas. Além das citadas obras, o engenheiro-chefe antevia a construção de um novo estabelecimento portuário, o qual viria a constituir um “novo Liverpool”, fundando-se à costa rio-grandina o “Porto D. Pedro II”, o qual seria um dos primeiros do Império e atestaria mais um importantíssimo melhoramento material do II Reinado. ü

Com a continuidade dos serviços da Comissão, os progressos permaneciam sendo noticiados, como em dezembro de 1883, quando se anunciava a chegada de uma nova draga à província, como uma fonte de esperança, uma vez que a simples ideia de que, com o trabalho de alguns meses, se pudesse ter a Barra melhorada e em condições de quase completa navegabilidade, seria motivo de justificado júbilo para todos os que se interessavam pelo desenvolvimento e pela prosperidade da terra gaúcha. Afirmava-se que eram demasiadas as funestas consequências do estado anormal a que chegara a Barra, e o público, que as vinha sofrendo, saberia conhecê-las bastante para relevar o tema. Explicava-se que, com a chegada da nova draga, mais do que nunca seria lícito esperar o benefício há longo tempo reclamado. Numa perspectiva esperançosa, faziam-se os mais ardentes votos para que o “ilustre profissional” Honório Bicalho e seus “dignos auxiliares” levassem a cabo os trabalhos com o sucesso, assegurando, no futuro, a recomendação de seus nomes à eterna gratidão do povo rio-grandense¹⁵. Ao mesmo

¹⁵ ARTISTA. Rio Grande, 11 de dezembro de 1883.

tempo em que surgiam essas perspectivas positivas quanto ao futuro da Barra, as autoridades públicas municipais continuavam a solicitar melhores condições para o estabelecimento portuário.

As esperançosas perspectivas acompanhariam a virada do ano, sendo destacado que eram cada vez mais animadoras as notícias sobre o serviço de melhoramento da Barra da Província e que ainda havia muito a esperar que essas atividades fossem cada vez mais preenchendo os utilíssimos fins visados, eis que os trabalhos preliminares, que seriam os mais difíceis, tivessem sido realizados com inquestionável felicidade. Apontava-se que o melhoramento do Porto também não seria descurado, devendo ocorrer proximamente o começo à escavação do baixio do Magano, lugar onde fundeavam os vapores da Companhia Nacional e era muito dificultosa a navegação, devido à estreiteza do canal¹⁶. Os trabalhos da Comissão de Melhoramento da Barra não se restringiriam ao planejamento, tanto que, em janeiro de 1884, a imprensa divulgava edital da mesma para contratar o fornecimento de estacas a serem empregadas nas reformas executadas¹⁷. Sob o título “Melhoramento definitivo da Barra da Província”, a imprensa divulgava a entrega do projeto de Honório Bicalho, apresentando e comentando as ideias principais do citado plano¹⁸.

¹⁶ ARTISTA. Rio Grande, 17 de janeiro de 1884.

¹⁷ DIÁRIO DO RIO GRANDE. Rio Grande, 25 de janeiro de 1884.

¹⁸ ARTISTA. Rio Grande, 2 de junho de 1884; DIÁRIO DO RIO GRANDE. Rio Grande, 3 de junho de 1881; ECHO DO SUL. Rio Grande, 3 de junho de 1884.

Já na metade de 1884, as expectativas não eram mais tão auspiciosas quanto no início do ano. Era anunciada a notícia da dispersão de grande número de trabalhadores que se achavam empregados nos trabalhos da Comissão de Melhoramento da Barra e do atraso que daí resultaria de muitos dos serviços que se achavam organizados para aquelas obras de vital interesse para a província. Noticiava-se ainda que tal medida fora adotada por insuficiente crédito votado pela Câmara de Deputados para o exercício daquele ano e opinava-se que de todos os embaraços com que vinha lutando a província para eliminar o maior obstáculo que encontrava o seu comércio e indústria, era aquele por certo o mais inesperado¹⁹. A partir de tais constatações, os debates passaram a dar-se em torno da questão de que, se não houvera fundos para proceder aos serviços mais cotidianos, o que se poderia pensar a respeito da questão mais estrutural e definitiva²⁰. Tendo em vista essas limitações, a Associação Comercial do Rio Grande enviaria telegrama à autoridade ministerial, em 5 de julho de 1884, demarcando que esperava da solicitude do Governo Imperial providências para que não fosse retardado ou prejudicado o serviço de mais vital importância para a província²¹, tendo havido também pronunciamentos no Parlamento acerca do assunto²².

¹⁹ ARTISTA. Rio Grande, 3 de julho de 1884; ECHO DO SUL. Rio Grande, 5 de julho de 1884.

²⁰ ARTISTA. Rio Grande, 5 de julho de 1884.

²¹ ARTISTA. Rio Grande, 15 de julho de 1884.

²² ECHO DO SUL. Rio Grande, 15 de agosto de 1884; ARTISTA. Rio Grande, 16 de agosto de 1884; ECHO DO SUL. Rio Grande, 19 de agosto de 1884.

As disputas partidárias, determinantes na ocupação dos cargos públicos, se tornavam cada vez mais acirradas, mormente à época das inversões do partido predominante na política nacional. Esses enfrentamentos se avolumaram em 1885 e tal questão se refletiria no debate sobre o tema portuário, como no caso de uma grande polêmica quanto à atuação do comando da praticagem da Barra, sustentada pela imprensa rio-grandina²³. Nessa época, com humor e ironia, o pasquim *Diogenes*, publicado por ocasião do carnaval, tecia críticas a vários fatos e circunstâncias da sociedade brasileira, sul-rio-grandense e rio-grandina, como a continuidade da escravidão, os descarrilamentos de trens, o preço dos bondes e a falta de uma estação de banhos nas praias de mar. Dentre esses diversos problemas citados, não poderia faltar a eterna questão

²³ ARTISTA. Rio Grande, 25 de fevereiro de 1885; ECHO DO SUL. Rio Grande, 27 de março de 1885; ECHO DO SUL. Rio Grande, 29 de março de 1885; ECHO DO SUL. Rio Grande, 31 de março de 1885; ECHO DO SUL. Rio Grande, 22 de maio de 1885; ECHO DO SUL. Rio Grande, 24 de maio de 1885; ECHO DO SUL. Rio Grande, 29 de maio de 1885; ARTISTA. Rio Grande, 30 de maio de 1885; ARTISTA. Rio Grande, 3 de junho de 1885; ECHO DO SUL. Rio Grande, 6 de junho de 1885; ARTISTA. Rio Grande, 25 de julho de 1885; ECHO DO SUL. Rio Grande, 29 de julho de 1885; ECHO DO SUL. Rio Grande, 30 de julho de 1885; ARTISTA. Rio Grande, 8 de agosto de 1885; DIARIO DO RIO GRANDE, 11 de agosto de 1885; DIARIO DO RIO GRANDE, 6 de novembro de 1885; DIARIO DO RIO GRANDE, 8 de novembro de 1885; DIARIO DO RIO GRANDE, 5 de dezembro de 1885.

do acesso ao Rio Grande, tratando da abertura da Barra, que continuaria refratária a todos os melhoramentos²⁴.

Seguindo a própria indicação de Bicalho, o Governo Imperial passaria a procurar no exterior um especialista que avaliasse os resultados emitidos pela Comissão de Melhoramento da Barra. Nos primeiros meses de 1885, a imprensa divulgava notícia de que teria sido contratado o engenheiro norte-americano James Eads para vir proceder a exames nas obras de melhoramentos da Barra da Província. O especialista era considerado uma autoridade em trabalhos de engenharia hidráulica, afirmando-se que, nos grandes problemas cuja solução dependia de profundos conhecimentos científicos, ele era consultado e não raras vezes eram adotados os seus pareceres. Apontava-se ainda que os melhoramentos da foz do Mississipi deviam-se a ele, bem como outras notáveis obras de arte nos Estados Unidos, e demarcava-se que, uma vez confirmada, sua vinda constituiria um fato importante para a província sulina²⁵.

Inércia e incertezas quanto à tomada de atitudes marcavam o nascedouro do segundo semestre de 1885 e a única perspectiva positiva advinha das próprias condições climáticas, uma vez que uma série de temporais dera à Barra uma inusitada profundidade de 19 a 22 palmos. Não sem certa ironia, apontava-se que a própria natureza viera em auxílio das atividades humanas, abrindo uma profundidade havia muitos anos não evidenciada, prestando, sem que se esperasse, o relevante serviço que há muito tempo andava-se a

²⁴ DIOGENES. Rio Grande, 17 de fevereiro de 1885.

²⁵ ECHO DO SUL. Rio Grande, 8 de março de 1885.

solicitar da ciência e da arte. Mais uma vez ficava manifesta a insatisfação pela não aceitação do homem submeter seus interesses socioeconômicos aos desígnios naturais, de modo que se tornaria mais do que nunca necessário procurar utilizar os ensinamentos profícuos da ciência, a bem de tornar durável e permanente o melhoramento com que a natureza espontaneamente o brindara. Comentava-se que não se sabia quais os meios mais adequados para chegar a tal auspicioso e almejado desiderato, mas lá estava uma comissão de profissionais ao serviço do melhoramento da Barra, incumbida de estudar a maneira de realizar aquelas esperanças. Considerava-se, finalmente, que a dita comissão resgataria amplamente todos os seus insucessos e faria inteiro jus ao reconhecimento da província se conseguisse completar a obra da natureza, aproveitando sabiamente os poderosos elementos que o acaso lhe fornecera para dar cabal desempenho à missão a seu encargo e em cuja execução tantos e tão variados embaraços vinha encontrando²⁶.

Em agosto de 1885, o *Diário do Rio Grande* mostrava-se exultante com as manifestações governamentais em relação ao definitivo melhoramento da Barra e fazia referência à contratação de um engenheiro estrangeiro para fazer uma avaliação do tema, destacando que ainda pairavam dúvidas quanto ao nome do mesmo, mormente, entre Eads e Caland, com maiores indícios para o segundo. Apesar da incerteza, o jornal desejava que viesse o engenheiro, qualquer que fosse, desde que tivesse competência e realizasse, por administração ou empreitada, o ardente

²⁶ ARTISTA. Rio Grande, 15 de julho de 1885.

desejo dos rio-grandinos²⁷. Pouco depois, na mesma perspectiva e com maiores certezas, o Presidente da Província declarava que era esperado a todo momento o “célebre engenheiro” holandês Pieter Caland, contratado pelo Governo Imperial, para verificar os estudos feitos e emitir o seu juízo sobre o projeto definitivo organizado por Honório Bicalho²⁸.

A realização de estudos sem a efetivação mais prática das medidas atinentes ao melhoramento do acesso marítimo – realidade que marcara as planificações até então – despertava reações negativas de parte da imprensa, que declarava ainda não estar resolvido o grande problema da abertura franca e duradoura da Barra da Província. Nesse sentido, destacava-se que todas as tentativas até então feitas haviam servido apenas para mostrar a grandeza dos empreendimentos que a ciência apontava como necessários à canalização dessa imensa Barra que tantos e tão enormes prejuízos tinha causado aos interesses do comércio rio-grandense. Além disso, argumentava-se que, deixá-la como se achava, depois de grandes despesas, prolongados estudos e acertados juízos, seria, além de uma inépcia, o mais requintado pronunciamento contra as legítimas aspirações do Rio Grande. Considerava-se que não se tratava de uma questão que pudesse afetar as ideias deste ou daquele partido, mas sim, de atender às mais momentosas necessidades de uma província

²⁷ DIARIO DO RIO GRANDE. Rio Grande, 8 de agosto de 1885.

²⁸ BARROS, José Julio de Albuquerque. *Relatório apresentado a Miguel Rodrigues Barcellos ao passar-lhe a Presidência da Província*. Porto Alegre: Oficinas do Conservador, 1886. p. 146.

eminentemente industrial e agrícola e que não deveria, por princípio nenhum, ter trancadas as suas portas à navegação, pois já não seria mais um tema específico, e sim o próprio direito das gentes, da franqueza que deveriam encontrar todos os navegadores que carregavam e arriscavam seus capitais para os portos deste Império, de modo que não era uma questão só do Rio Grande, mas sim do Brasil inteiro e de todas as nacionalidades que demandavam o território gaúcho e que não poderiam, sem enormes sacrifícios, lutar contra uma Barra inconstantíssima e sobremodo perigosa²⁹.

Os temores da falta de continuidade no processo de reestruturação da Barra do Rio Grande pareciam amenizar-se com a presença do engenheiro Pieter Caland, anunciada com entusiasmo por parte do jornalismo³⁰. Com larga experiência em obras hidráulicas, essa contratação de parte do Governo Imperial vinha ao encontro da sugestão de Honório Bicalho de que as conclusões da Comissão de Melhoramento da Barra do Rio Grande do Sul fossem submetidas ao parecer de um renomado especialista. As ações anteriores do engenheiro holandês foram minuciosamente descritas, recebendo fortes elogios, dirigidos também para Bicalho. Segundo essa percepção, tudo indicava que o problema de mais vital interesse para a província iria - desta vez - ter solução definitiva pelo melhoramento permanente da Barra, constituindo-

²⁹ DIARIO DO RIO GRANDE. Rio Grande, 8 de setembro de 1885.

³⁰ ARTISTA. Rio Grande, 22 de setembro de 1885; DIARIO DO RIO GRANDE. Rio Grande, 22 de setembro de 1885.

se aquela, portanto, numa época de confiar no futuro³¹. Tendo aceito a incumbência, o Inspetor Chefe do *Waterstaat* da Holanda chegou a 15 de agosto de 1885 ao Rio de Janeiro e em setembro do mesmo ano ao Rio Grande do Sul. Durante sua estada em terras sulinas, estudou o litoral rio-grandino, afirmando ter se servido de todos os meios que estavam à sua disposição, vindo a apresentar um relato de suas considerações, manifestando a esperança de que seu trabalho pudesse contribuir de algum modo para a solução da importante questão de que tratara e, conseqüentemente, para o bem-estar do país. Assim, em 15 de novembro de 1885, Pieter Caland³² entregava seu relatório ao Governo Imperial.

Ao introduzir o assunto em pauta, Caland destacava que para empreender sua análise fora necessário um conhecimento profundo das especificidades do local onde deveria ser empreendido o melhoramento, o que exigira observações continuadas durante um período mais ou menos longo e abrangendo uma grande série de pontos, havendo também a necessidade de um grande cabedal de experiência e de muita prudência ao mesmo ponto, a fim de se deduzir desses estudos os resultados justos, sem se deixar desviar do caminho a seguir para atingir o fim desejado. O engenheiro holandês enaltecia o trabalho da Comissão de Melhoramento da Barra e seu relatório de 15 de outubro de 1883, cuja profusão de dados tornara sua

³¹ DIARIO DO RIO GRANDE. Rio Grande, 1º de novembro de 1885.

³² CALAND, Pieter. *Amélioration de la Barre de Rio Grande do Sul – Brésil: rapport présenté au Gouvernement Brésilien*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1886. p. 5-48.

missão bastante simplificada. Dessa maneira, de posse destas informações e de outras fornecidas pelos membros da Comissão e depois de um exame indispensável do local, conseguira elaborar seu projeto. Diante da proposta de trabalho, o especialista passava a arrolar suas observações advindas do estudo da Barra, envolvendo temas como a ação dos ventos e das correntes, as mudanças contínuas de posição, a constante agravamento da situação e o caráter da Barra naquele preciso momento, chegando a prever que o difícil estado de coisas, em vez de melhorar, tendia a agravar-se no futuro.

Com base nessas dificuldades, Pieter Caland passava a discorrer sobre os meios de melhoramento daquele desfavorável estado da Barra, indicando as forças de que se poderia dispor, os efeitos nocivos a combater e as vantagens do melhoramento da Barra. Também lançando mão da memória, o engenheiro realizava um exame de outros projetos de porto na região, fazendo referência a vários planos como o de Carvalho Bastos/Ahrons, buscando identificar os alcances e limites de cada um. Segundo sua concepção, à Comissão de 1883 caberia a honra de ter, pela primeira vez, indicado os verdadeiros princípios sobre os quais a solução definitiva se deveria apoiar, pois, enquanto nenhum dos outros projetos eliminasse os obstáculos existentes, proporcionando apenas melhoramentos passageiros ou insuficientes, aquela fizera, em ato sem precedentes, as pesquisas científicas e as observações necessárias para chegar-se ao conhecimento e à apreciação exata dos fenômenos produzidos pelos ventos, correntes e vagas, e, uma vez de posse desse conhecimento, ela indagara e indicara as causas do mal,

achando desse modo o único caminho a seguir para chegar-se a resultados satisfatórios.

Estabelecidas essas premissas, o engenheiro holandês passava a apontar os quesitos técnicos de suas conclusões. No que tange à questão da direção dos molhes, considerava que ela teria como consequência subtrair o novo canal à ação dos ventos reinantes, o que exerceria influência salutar sobre o livre exercício das correntes no canal e facilitaria a navegação, de modo que as obras de arte tendo por fim concentrar as correntes nessa direção teriam de ser dois molhes ligados à praia e avançando para o mar, por cima das cristas dos bancos, até uma certa profundidade fora da Barra. Quanto à extensão dos molhes, de acordo com as profundidades do momento, deveriam ter por comprimento 4.960 metros para o de oeste e 3.350 metros o de leste. No que se refere à construção dos molhes, chamava atenção para o terreno formado por areia excessivamente fina, de modo que seria indispensável o emprego de materiais de peso considerável como blocos de pedra de maior ou menor dimensão, que também pudessem resistir ao embate das ondas. Para a fixação desses blocos, indicava a colocação de uma ou várias camadas de obras de faxina, além de estacadas. O perfil transversal dos molhes e a formação do novo canal também foram temas abordados no relatório do especialista.

As questões orçamentárias se faziam presentes no projeto do engenheiro, que calculava as despesas necessárias para a execução dos dois molhes em cerca de quatorze mil e setecentos contos de réis, segundo os dados que lhe foram fornecidos acerca de preços de materiais e mão-de-obra no Rio Grande. Alertava, entretanto, que esses preços poderiam sofrer alterações

notáveis durante a execução da obra, além disso, poderiam ocorrer correções de rumos com o desenrolar dos trabalhos, advindo daí, inclusive, possíveis otimizações de serviços e finanças, e, por essa razão, considerava que a adjudicação das obras de forma englobada ou por empreitada geral não seria recomendável, parecendo-lhe preferível realizar as obras por partes e com pessoal qualificado. Caland destacava ainda a ordem a seguir na execução dos trabalhos, indicando a prioridade de revestir o canal da Barra do Sudoeste de uma camada de faxina bastante larga e bem carregada, em seguida fazer o mesmo nas fundações do molhe de ambos os lados do canal e apontando a especial atenção para todo o fundo do terreno durante a execução das obras, bem como demarcando as providências no sentido de não interromper a navegação no local.

Conclusivamente, o engenheiro Caland argumentava que os resultados a serem obtidos da execução das obras poderiam assegurar um futuro dos mais belos à província meridional do Império, de modo que o novo porto seria o centro comercial de uma vasta região que em seu clima benigno e em seu solo fértil continha os elementos necessários ao desenvolvimento de uma população numerosa e, ao mesmo tempo, lucrariam as forças da nação e a independência do Estado ficaria mais garantida, pela posse de um porto militar de primeira ordem, em seus extremos confins sulinos. Finalmente, no que tange ao tempo para a execução das obras, o especialista destacava quão difícil seria a sua execução, exigindo do pessoal encarregado todos os cuidados, toda a perseverança e uma energia mais do que ordinária. Acreditava que os trabalhos

começariam lentamente, mas que, com o passar do tempo, a experiência promoveria a otimização de prazos. Apesar dessa perspectiva otimista, acreditava que a conclusão das obras não se daria em período menor do que dez anos, apontando para a enorme dificuldade na fixação de limite cronológico nos trabalhos dessa natureza. Mais uma vez declarando uma expectativa positiva, o especialista arrematava seu relato declarando que se houvesse resistência às dificuldades e às contrariedades que haveriam de surgir durante a execução e se fosse sempre mantida a calma, a energia e as forças necessárias para fazer frente às contrariedades, o bom êxito não poderia ser duvidoso e, desse modo, seria erigido um monumento atestando o vigor com que a nação brasileira teria sabido desenvolver quando se tratava do progresso e da prosperidade do país.

Por ordem governamental, o projeto de Caland seria apreciado pelo engenheiro Honório Bicalho, que expressaria suas considerações em correspondência ao Ministério dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas datada de 7 de dezembro de 1885³³. Em essência, à exceção de alguns detalhes técnicos,

³³ Citado em: REPRESENTAÇÃO da Associação Comercial do Rio Grande ao Governo Imperial solicitando o imediato empreendimento das obras da Barra Geral da Província de S. Pedro do Rio Grande do Sul segundo o projeto do especialista holandês Sr. P. Caland, seguida da representação da Associação Comercial da cidade de Pelotas; do relatório do Sr. P. Caland; do parecer do Dr. H. Bicalho sobre o mesmo relatório; de alguns trechos extraídos do último relatório da Associação Comercial desta praça, e dos estratos das partes da Barra Geral da Província, desde setembro de 1847 até julho de 1885. Rio Grande: Tipografia do *Artista*, 1886. p. 45-48.

orçamentários e referentes a prazos, Bicalho referendaria o plano do engenheiro holandês. O chefe da Comissão de Melhoramento da Barra do Rio Grande do Sul declarava achar-se plenamente de acordo com a opinião de Caland, ressaltando que a divergência aparente do orçamento resultava da direção a dar-se aos molhes, para cuja determinação, não tendo ainda a comissão dados suficientes quando organizou o esboço de projeto que tinha de apresentar como conclusão do relatório, adotou os que deveriam importar em menor custo, mas que, nas condições de então, considerava aceitável a indicação do especialista holandês que conduzia a um orçamento máximo.

Assim, Honório Bicalho destacava que nas ideias fundamentais estavam no mais completo acordo aquela Comissão e o engenheiro Caland, apontando para os seguintes fundamentos: o projeto de melhoramento da Barra, por meio de molhes canalizando a embocadura do Canal do Norte, baseava-se em princípios valiosos de ciência e era perfeitamente exequível; o ato de dotar-se a província sulina de um porto comercial de grande importância não poderia ser obtido de outro modo, com a mesma certeza e as mesmas despesas; os molhes deveriam ser construídos com faxina e pedra solta e deveriam ser prolongados até a curva do fundo de seis metros, exterior aos bancos da Barra, para formar entre eles um canal acessível aos paquetes das linhas transatlânticas; e seria necessário o plantio para fixação de dunas e o revestimento para fixação das margens do Canal do Norte. Manifestava ainda a concordância quanto às condições do futuro porto marítimo da província e declarava que, não obstante as condições econômicas que tornariam o melhoramento do Porto do

Rio Grande num excelente emprego de capital, não considerava conveniente que se fizesse sua execução a partir de empresa particular, tendo em vista a importância do estabelecimento portuário como estação naval. Além disso, mais uma vez concordava com Caland, ao manifestar-se contrariamente a uma empreitada total das obras, propondo trabalhos parciais que, a cada ano, possibilitassem o diagnóstico pleno dos caminhos adotados.

O *Echo do Sul*, em janeiro de 1886, trazia informações sobre possíveis contatos que Caland estaria entabulando na Europa para corroborar suas análises sobre a Barra do Rio Grande³⁴. As apreciações de Honório Bicalho e Pieter Caland despertariam verdadeiro entusiasmo junto à comuna portuária, considerando-se que a solução definitiva para o secular problema parecia, finalmente, ter sido encontrada. Esse clima manifestou-se evidentemente no Relatório da Associação Comercial rio-grandina, publicado a 9 de fevereiro de 1886, no qual a instituição afirmava que, depois de tantos decênios, ou mesmo, depois de um século de dúvidas, incertezas, contradições e descabros, que em máxima escala teriam contribuído para a descrença geral acerca de um futuro de franca navegabilidade da Barra, fazia-se finalmente a luz sobre este elevado assunto, que em si encerrava toda a história de uma transcendente prosperidade futura, cujos limites quanto ao múltiplo desenvolvimento futuro da província não seria possível precisar. A Associação arrolava as inúmeras vantagens da execução das obras e, apelando para a história e a memória, lançava dados

³⁴ ECHO DO SUL. Rio Grande, 31 de janeiro de 1886.

expressos em diversos documentos, mormente junto aos jornais rio-grandinos, acerca dos graves problemas da profundidade da Barra do Rio Grande³⁵.

A imprensa saudava, ainda no início de 1886, a publicação do projeto Caland no *Diário Oficial*, descrevendo-o em minúcias³⁶ e promovendo sua transcrição³⁷. Diante da constatação de que a ciência havia apontado um caminho de soluções para a questão da Barra, passava-se a defender arduamente a mobilização dos poderes públicos e privados em prol da mais imediata tomada de atitudes, e, ressaltadas e calejadas com experiências anteriores, as páginas impressas da comuna propunham que se evitasse a todo custo que o relatório do engenheiro europeu viesse a ser

³⁵ REPRESENTAÇÃO da Associação Comercial do Rio Grande ao Governo Imperial solicitando o imediato empreendimento das obras da Barra Geral da Província de S. Pedro do Rio Grande do Sul segundo o projeto do especialista holandês Sr. P. Caland, seguida da representação da Associação Comercial da cidade de Pelotas; do relatório do Sr. P. Caland; do parecer do Dr. H. Bicalho sobre o mesmo relatório; de alguns trechos extraídos do último relatório da Associação Comercial desta praça, e dos estratos das partes da Barra Geral da Província, desde setembro de 1847 até julho de 1885. Rio Grande: Tipografia do *Artista*, 1886. p. 49-56.

³⁶ DIÁRIO DO RIO GRANDE. Rio Grande, 9 de fevereiro de 1886.

³⁷ ARTISTA. Rio Grande, 9 de fevereiro de 1886; ARTISTA. Rio Grande, 10 de fevereiro de 1886. ARTISTA. Rio Grande, 11 de fevereiro de 1886; ARTISTA. Rio Grande, 12 de fevereiro de 1886.

lançado no limbo e não mais se falasse no assunto³⁸.

Além da mobilização local, propunha-se uma aliança ainda mais forte em torno da questão da Barra, de modo que a atuação dos grupos de pressão deveriam ocorrer em relação ao executivo e ao legislativo imperial, bem como para com as autoridades públicas provinciais³⁹. Apesar do otimismo, chegou a ser anunciada a supressão da Comissão de Melhoramento da Barra, atitude que logo, para alívio da comuna portuária, seria desmentida⁴⁰. A imprensa divulgava diariamente a ampliação do movimento em prol da iniciação prática dos trabalhos para melhoramento da Barra, caso de representação encaminhada pela Câmara Municipal, com o apoio da Associação Comercial, de corporações e da população em geral⁴¹, ou ainda uma petição dirigida à Câmara dos Deputados, em nome do povo da cidade, pedindo que se concedessem os meios necessários para levar-se a efeito o projeto de melhoramento definitivo da Barra da Província⁴².

Com base nas considerações de Caland, a 7 de agosto de 1886 a Associação Comercial da cidade do Rio Grande elaboraria uma representação ao Governo Imperial, levando mais uma vez o pleito da solução do

³⁸ DIARIO DO RIO GRANDE. Rio Grande, 11 de fevereiro de 1886.

³⁹ ARTISTA. Rio Grande, 20 de fevereiro de 1886; DIARIO DO RIO GRANDE. Rio Grande, 2 de março de 1886;

⁴⁰ DIARIO DO RIO GRANDE. Rio Grande, 4 de março de 1886.

⁴¹ DIARIO DO RIO GRANDE. Rio Grande, 30 de maio de 1886.

⁴² ARTISTA. Rio Grande, 4 de junho de 1886.

problema do acesso à costa rio-grandense. A exposição de motivos da Associação Comercial e o apoio das suas congêneres em Porto Alegre e Pelotas encontrariam eco também na imprensa rio-grandina, chegando a haver transcrições na íntegra e chamando-se a atenção do público em geral para o trabalho da entidade mercantil, considerando-se brilhante a maneira pela qual desempenhara a sua tarefa⁴³.

Entre agosto e setembro de 1886, o *Artista* promoveu forte discussão quanto às taxas aprovadas pelo parlamento ao tratar dos melhoramentos da Barra do Rio Grande, questão considerada como de máxima importância para os interesses citadinos e provinciais. De acordo com a folha, essas taxas eram absolutamente inaceitáveis, mais onerosas que as indicadas pela Associação Comercial, e traziam em si resultados inteiramente negativos para os fins que se tinha em vista, agravando os gêneros de importação e exportação em completa desproporção das diferenças que viriam a gozar em fretes e seguros, por efeito das obras, e estavam em desacordo entre si mesmas, trazendo, enfim, só prejuízos e complicações à província⁴⁴. O periódico expressava ainda que a elaboração da tabela de taxas aprovada pela Câmara dos Deputados não presidira sequer a seriedade e clareza exigíveis em assunto de tanta magnitude, pois os legisladores, ao invés de proceder com toda a calma e estabelecer com precisão os detalhes da determinação legal e do imposto que lhe correspondia, teriam feito exatamente o contrário⁴⁵.

⁴³ ARTISTA. Rio Grande, 4 de agosto de 1886.

⁴⁴ ARTISTA. Rio Grande, 28 de agosto de 1886.

⁴⁵ ARTISTA. Rio Grande, 28 de agosto de 1886.

Apontava aquela publicação rio-grandina que uma ambiguidade, às vezes, dava lugar a centenaes de abusos, cujas consequências ninguém poderia prever, de forma que era necessário que as taxas fossem impostas com toda a equidade, obedecendo a um cálculo bem fundado e a um sistema especial de tributação⁴⁶. De acordo com o *Artista*, esses cuidados não teriam sido observados na taxação proposta pela Câmara, o que traria sérios efeitos tendentes a desequilibrar um imposto que precisaria ser lançado com a maior equidade e reflexão para produzir os desejados efeitos⁴⁷. Apontava o jornal que um desequilíbrio implicava um grande embaraço, pois se, por fim de contas, era certo que o Estado não iria lançar nenhum imposto lucrativo, também era certo que não empreenderia as obras almeçadas sem que tivesse perfeitamente garantida a renda para os juros do capital que iria despender. Finalmente, a folha considerava que não haveria explicação de a decisão dos parlamentares divergir da Associação Comercial exatamente no ponto da representação que mais importava aos interesses do comércio, já que a questão fora estudada e desenvolvida com mais critério e melhores fundamentos⁴⁸. A própria entidade mercantil rio-grandina buscava intermediar a alteração dos índices dessas taxas⁴⁹.

⁴⁶ ARTISTA. Rio Grande, 31 de agosto de 1886.

⁴⁷ ARTISTA. Rio Grande, 3 de setembro de 1886.

⁴⁸ ARTISTA. Rio Grande, 4 de setembro de 1886.

⁴⁹ ARTISTA. Rio Grande, 13 de setembro de 1886. Um contraponto quanto à questão das taxas foi apresentado pelo *Echo do Sul*, segundo o qual a implementação destas constituía uma estratégia para aprovação da matéria,

Enquanto a realização das obras conjunturais era discutida, uma otimização, reordenação e reaparelhamento do serviço de praticagem da Barra foram temas defendidos em uma série de artigos consecutivos publicados pelo *Diário do Rio Grande* entre agosto e setembro de 1886⁵⁰. Trechos dos debates parlamentares acerca da questão da Barra passaram a ser transcritos nos jornais rio-grandinos. Algumas notícias eram transmitidas com efusivo contentamento, como a divulgação da aprovação de uma emenda na Câmara dos Deputados favorável a despende-se verbas com as

declarando: Depreende-se claramente daqui que a preocupação dominante foi conseguir o principal, isto é, a passagem da autorização financeira, que significa, por assim dizer, a sanção definitiva do projeto de abertura da Barra e um passo dado para a sua conseqüente execução. Parece-nos que, conquanto a questão das taxas muito importante aos interesses que o projeto visa a favorecer, o essencial, agora, era alcançar que o governo tivesse a necessária autorização legislativa para meter ombros à obra; cremos mesmo que a província se prestaria a arrostar todos os sacrifícios tributários sob condição de que lhe fosse garantida a pronta execução do melhoramento para o qual convergem as suas mais ardentes aspirações. ECHO DO SUL. Rio Grande, 3 de setembro de 1886; ECHO DO SUL. Rio Grande, 4 de setembro de 1886; ECHO DO SUL. Rio Grande, 15 de setembro de 1886.

⁵⁰ DIÁRIO DO RIO GRANDE. Rio Grande, 18 de agosto de 1886; DIÁRIO DO RIO GRANDE. Rio Grande, 20 de agosto de 1886; DIÁRIO DO RIO GRANDE. Rio Grande, 25 de agosto de 1886; DIÁRIO DO RIO GRANDE. Rio Grande, 26 de agosto de 1886; DIÁRIO DO RIO GRANDE. Rio Grande, 1º de setembro de 1886; DIÁRIO DO RIO GRANDE. Rio Grande, 4 de setembro de 1886.

obras definitivas para a abertura da Barra⁵¹. Por vezes, o clima de esperança sofria certos reveses, caso do discurso de um senador que considerou a abertura da Barra como um abismo das rendas públicas, ao que o jornalismo local reagia, considerando essas palavras muito mais como uma manifesta expressão de má vontade do que uma convicção inabalável⁵². Logo em seguida, eram descritas as reações da bancada gaúcha, dando cabal resposta àquelas infundadas apreciações⁵³ e enaltecida a atuação dos representantes legislativos rio-grandenses na defesa da cruzada a favor da reivindicação provincial⁵⁴. Demonstrando o forte interesse de parte do público, a imprensa chegaria a descrever voto a voto, os trâmites envolvendo o tema da Barra no seio das comissões do parlamento nacional⁵⁵. No final de 1886, o jornalismo divulgaria uma correspondência de Pieter Caland, na qual ele estaria a demonstrar a dedicação que votava ao melhoramento definitivo da Barra e a firme convicção de que o seu projeto era perfeitamente exequível, considerando tais obras como o único meio de fazer prosperar a província e declarando que não hesitaria em voltar ao Brasil, caso a

⁵¹ ARTISTA. Rio Grande, 9 de setembro de 1886.

⁵² DIARIO DO RIO GRANDE. Rio Grande, 14 de setembro de 1886.

⁵³ DIARIO DO RIO GRANDE. Rio Grande, 16 de setembro de 1886.

⁵⁴ DIARIO DO RIO GRANDE. Rio Grande, 24 de setembro de 1886.

⁵⁵ DIARIO DO RIO GRANDE. Rio Grande, 3 de outubro de 1886.

sua presença pudesse ser útil ao magno empreendimento⁵⁶.

Além da instância parlamentar, a pressão em prol do melhoramento do acesso marítimo ao Rio Grande dava-se também em direção às autoridades governamentais. Argumentava-se que a situação da Barra, naquele momento bastante razoável, já dava claros sinais que voltaria ao seu estado de precariedade, com baixas profundidades, de modo que seria tempo de o Governo Imperial apressar a execução das obras autorizadas pelo corpo legislativo, não devendo haver protelações na chamada de propostas à realização dos necessários melhoramentos, pois toda demora seria prejudicial⁵⁷. O apelo pela mobilização no sentido de melhorar-se a Barra persistia na argumentação de que tais obras trariam resultados positivos não só ao contexto local, mas também ao provincial, como no caso do amplo escoamento que a partir de então se poderia dar tanto à produção pecuário-charqueadora quanto àquela oriunda da região de colonização⁵⁸.

Pouco a pouco, as expectativas positivas pareciam dar lugar a certa desesperança. A falta de atitudes mais eficazes no que tange à realização das obras, o mau estado da Barra e os riscos de uma epidemia de cólera que ameaçava o país, mormente as localidades portuárias, serviam como fatores motores para tal sentimento. Diante desse quadro, a imprensa

⁵⁶ ARTISTA. Rio Grande, 3 de novembro de 1886.

⁵⁷ DIÁRIO DO RIO GRANDE. Rio Grande, 26 de janeiro de 1887.

⁵⁸ DIÁRIO DO RIO GRANDE. Rio Grande, 10 de fevereiro de 1887.

declarava que se voltara ao antigo estado – sem acesso pela Barra –, o que importava em dizer que a natureza se encarregara de sujeitar a comuna às consequências de um cordão sanitário de nova espécie, ou seja, fechada pela fronteira e pelo litoral. Manifestava-se, assim, total incompreensão ante a ausência de atitudes administrativas, uma vez que as providências já contavam com o aval parlamentar. As cobranças por atitudes destinavam-se às autoridades governamentais em nível nacional e provincial, resumindo-se as temeridades em frase bastante direta: “Que mais falta, pois, para que se dê ao Rio Grande a satisfação de realizar a sua mais ardente aspiração?”⁵⁹.

Mais uma vez chegava-se à conclusão de que não era positivamente lisonjeiro o estado da Barra, tendo contribuído para tanto as circunstâncias naturais adversas e a falta de condições tanto da praticagem, quanto da comissão técnica de melhoramentos, de adotar medidas mais definitivas. No mesmo sentido apontava-se para as limitações do sistema de dragagens empregado no Rio Grande e se cobrava atitudes governamentais na direção da melhoria já apontada pela ciência, caso contrário a província continuaria a correr o risco de ficar no momento menos pensado segregada do mundo⁶⁰. Com a continuidade das dificuldades de entrada e saída das embarcações pela Barra, o Comandante da praticagem viria a solicitar ao Presidente da Província a realização de novos serviços de dragagem, o que acabaria por não ser efetivado.

⁵⁹ DIARIO DO RIO GRANDE. Rio Grande, 9 de março de 1887.

⁶⁰ ECHO DO SUL. Rio Grande, 10 de março de 1887.

Dessa forma, partia-se da ideia de que só uma grande obra traria resultados concretos à questão da Barra, não surtindo efeito outros tipos de serviço, entretanto, como aqueles trabalhos mais volumosos não eram executados, deixava-se de empreender outros de menor vulto que poderiam redundar em melhorias, ainda que parciais e temporárias. Formava-se verdadeiro ciclo vicioso e a Barra continuava obstruída.

Até mesmo a notícia da publicação do edital chamando concorrentes para as obras de abertura da Barra Geral da Província foi recebida com forte teor de ceticismo. Nessa linha de pensamento, o *Artista* qualificava o documento como uma desilusão completa, uma vez que muitas das cláusulas nele exaradas faziam supor que, ou não se queria a concorrência, ou se pretendia que o melhoramento permanecesse indefinidamente em estado de projeto. Entre as críticas ao ato oficial havia a de que ele não estava de acordo com a lei, pois não levava em conta as discussões derradeiras do parlamento e nele teriam subsistido as condições referentes às taxas, com as quais a navegação ficaria obrigada a contribuições injustificáveis, com a dupla taxação sobre as negociações⁶¹. Argumentos e estratégias as mais variadas foram utilizados no seio da urbe portuária no sentido do convencimento da justeza da reivindicação por melhorias da Barra, mormente por meio da imprensa, que transcrevia algumas matérias publicadas em jornais do centro do país e da capital da Província⁶², os debates parlamentares⁶³ e os constantes

⁶¹ ARTISTA. Rio Grande, 2 de maio de 1887.

⁶² DIARIO DO RIO GRANDE. Rio Grande, 15 de março de 1887; ECHO DO SUL. Rio Grande, 16 de março de 1887;

manifestos, correspondências e estudos da Associação Comercial da Cidade do Rio Grande em favor desse pleito⁶⁴, além de opiniões consideradas abalizadas de homens públicos com projeção nacional⁶⁵.

Mesclando-se o espírito reivindicatório com as filiações partidárias, ocorreria nova onda de debates quanto à atuação da chefia do serviço de praticagem. Um dos temas fundamentais dizia respeito à necessidade de tal cargo ser realmente ocupado por um oficial da Armada. Alguns acreditavam que sim, enquanto outros defendiam o contrário, de modo que, se o oficial não estivesse nessa função, poderia dedicar-se a outras atividades, deixando aquela para alguém que sáisse do próprio seio dos práticos, homens com longo tirocínio naquelas lides, que poderiam realizar suas tarefas sob a direção de um prático-mor. Um naufrágio de grandes proporções, o do navio *Rio Apa*, também

ARTISTA. Rio Grande, 10 de junho de 1887; DIARIO DO RIO GRANDE. Rio Grande, 9 de novembro de 1887.

⁶³ ARTISTA. Rio Grande, 14 de junho de 1887; ECHO DO SUL. Rio Grande, 16 de junho de 1887; ARTISTA. Rio Grande, 31 de agosto de 1887; ECHO DO SUL. Rio Grande, 1º de setembro de 1887.

⁶⁴ DIARIO DO RIO GRANDE. Rio Grande, 20 de abril de 1887; DIARIO DO RIO GRANDE. Rio Grande, 25 de agosto de 1887; ECHO DO SUL. Rio Grande, 3 de setembro de 1887; DIARIO DO RIO GRANDE. Rio Grande, 13 de setembro de 1887; ARTISTA. Rio Grande, 14 de setembro de 1887; ECHO DO SUL. Rio Grande, 15 de setembro de 1887; ARTISTA. Rio Grande, 17 de setembro de 1887; ARTISTA. Rio Grande, 15 de outubro de 1887.

⁶⁵ DIARIO DO RIO GRANDE. Rio Grande, 2 de agosto de 1887.

serviria como pretexto para grandes discussões em torno da figura do Comandante da praticagem⁶⁶. As preocupações em torno desse sinistro foram tão grandes que até mesmo a Presidência da Província buscou inteirar-se da situação de modo a garantir explicações ante a opinião pública⁶⁷.

Dentre as percepções reinantes no contexto provincial e local quanto à questão da Barra, uma delas era a impaciência, caso de manifestação da imprensa em junho de 1887, afirmando que tinham decorrido dois meses do prazo fixado no edital que abrisse concorrência para as obras do melhoramento da Barra, bem como havia mais de um mês que foram expedidas as ordens para ser publicado tal proclama na Europa e nos Estados Unidos, de modo que no fim de quatro meses estaria terminado o prazo e encerrada a concorrência. Destacava-se que o édito público estava eivado de

⁶⁶ DIARIO DO RIO GRANDE. Rio Grande, 26 de maio de 1887; DIARIO DO RIO GRANDE. Rio Grande, 27 de maio de 1887; DIARIO DO RIO GRANDE. Rio Grande, 1º de junho de 1887; DIARIO DO RIO GRANDE. Rio Grande, 23 de julho de 1887; DIARIO DO RIO GRANDE. Rio Grande, 4 de agosto de 1887; ARTISTA. Rio Grande, 5 de agosto de 1887; DIARIO DO RIO GRANDE. Rio Grande, 5 de agosto de 1887; DIARIO DO RIO GRANDE. Rio Grande, 6 de agosto de 1887; ARTISTA. Rio Grande, 8 de agosto de 1887; DIARIO DO RIO GRANDE. Rio Grande, 18 de agosto de 1887; DIARIO DO RIO GRANDE. Rio Grande, 3 de setembro de 1887; DIARIO DO RIO GRANDE. Rio Grande, 14 de outubro de 1887.

⁶⁷ VILLA NOVA, Rodrigo de Azambuja. *Relatório apresentado a Joaquim Jacintho de Mendonça ao passar-lhe a administração da Província de São Pedro do Rio Grande do Sul*. Porto Alegre, 1887. p. 29-32.

defeitos graves e apresentava numerosas lacunas, de maneira que não seria de duvidar que não aparecessem proponentes, frustrando-se assim a concorrência e a satisfação da primordial necessidade econômica da província. Reclamava-se da falta de ação dos parlamentares gaúchos e aplaudia-se a ação da Associação Comercial rio-grandina, que teria o apoio da pelotense e, esperava-se, da porto-alegrense⁶⁸. A concentração de forças na batalha pelas melhorias da Barra, não levava ao esquecimento do próprio Porto citadino, considerando-se que não deveria ser descuidada a sua manutenção, mantidos os serviços de escavação e os trabalhos de melhoramento dos canais de acesso, mormente o Canal da Barca⁶⁹.

As cobranças às autoridades governamentais revigoravam-se à medida que se imaginava que o intento das obras da Barra poderia não chegar a um bom termo. Nesse sentido, afirmava-se que a abertura definitiva da Barra da Província continuava a impor-se como imperioso e inadiável melhoramento, declarando-se que, em um país onde o futuro e o bem-estar do povo fosse a principal preocupação dos governantes, tal melhoria já teria sido realizada, o que não estaria a acontecer nesse caso, pois nem as repetidas reclamações de uma das mais importantes províncias do Império, nem os mais altos interesses do Estado, serviam para convencer os detentores do poder do seu dever. Argumentava-se que o Rio Grande do Sul, sob o ponto de vista econômico, não era das províncias que mais

⁶⁸ DIARIO DO RIO GRANDE. Rio Grande, 9 de junho de 1887.

⁶⁹ DIARIO DO RIO GRANDE. Rio Grande, 6 de julho de 1887;
DIARIO DO RIO GRANDE. Rio Grande, 8 de julho de 1887.

pesava ao Estado e, pelo contrário, poderia ser considerado como uma das fontes da renda geral da nação, de forma que o desenvolvimento de todos os seus ramos de trabalho, a iniciativa individual dos seus habitantes e o espírito empreendedor e eminentemente progressista seriam, em qualquer outro país, incentivos para o governo geral animar essas tendências e, por todos os meios ao seu alcance, tirar dessas felizes disposições o maior partido possível⁷⁰.

Na mesma linha, lembrava-se, mais uma vez, os prejuízos advindos do estado da Barra, como os altos custos e os riscos à navegação e o incremento ao contrabando, e lamentava-se que os governos do país, ao longo do tempo, tivessem sido a este respeito de uma desídia que surpreendia e espantava. Anunciava-se que, proximamente, se poderia tirar a prova da sinceridade governamental quanto aos seus reais intentos no que tange à Barra rio-grandina, através da apresentação ou não de propostas para execução das obras, que daria ou não razão aos que supunham que os editais foram elaborados com deliberado propósito de arredar proponentes. Reforçava-se a ideia de que a abertura da Barra era cada vez mais urgente, uma vez que a província não poderia viver eternamente sujeita a sofrer as consequências da falta de uma Barra franca e segura. Exclamava-se ainda que os rio-grandenses não estariam a pedir favores, pois o que reclamavam era de inteira e absoluta justiça, não se podendo compreender que precisamente o melhoramento de que mais careciam não fosse concedido há longos anos. E concluía-se que o Rio

⁷⁰ DIARIO DO RIO GRANDE. Rio Grande, 19 de julho de 1887.

Grande do Sul não estava a pedir obras de luxo, e sim aquilo a que tinha incontestável direito e de que absolutamente carecia para desenvolver-se e prosperar, sendo tempo de fazer-lhe a justiça devida⁷¹.

Uma nova campanha seria movida pelo jornalismo, em setembro de 1887, pela prioridade às melhorias da Barra e em detrimento da estrada de ferro ligando Santa Catarina ao Rio Grande do Sul⁷². A partir

⁷¹ DIARIO DO RIO GRANDE. Rio Grande, 19 de julho de 1887.

⁷² ECHO DO SUL. Rio Grande, 17 de setembro de 1887; ECHO DO SUL. Rio Grande, 18 de setembro de 1887; ECHO DO SUL. Rio Grande, 21 de setembro de 1887; ECHO DO SUL. Rio Grande, 23 de setembro de 1887; ECHO DO SUL. Rio Grande, 24 de setembro de 1887. Em resumo, o jornal comentava: Há tempos escrevemos uma série de artigos tendentes a demonstrar a significação e importância estratégica da cidade do Rio Grande, que, já por ser o ponto inicial da província, já por se achar nas proximidades do oceano em condições de fácil e direta comunicação com a capital do Império, parece indicada para servir de centro de irradiação ou de ponto de partida de todas as vias estratégicas. Dotada de um Porto suscetível de importantes melhoramentos; servida por uma Barra que lhe demora a pequena distância; ligada a todos os centros populosos do interior e das fronteiras por estradas de rodagem e excelentes vias fluviais, não há negar-lhe a preponderância que de direito lhe cabe na comunhão rio-grandense, e que de fato exercerá quando as obras da Barra forem levadas a efeito. O projeto da estrada de ferro D. Pedro I perdeu há muito o caráter de melhoramento, presentemente não é senão uma tábua de salvação para inadvertidos capitalistas que nela aventuraram parte de seus cabedais, seduzidos pela perspectiva de lucros fantásticos. O pecado da cobiça foi castigado na bolsa dos cobiçosos.

dessa época, a imprensa local passaria a defender um outro modelo para a realização das obras da Barra, abandonando a ideia da concessão e desejando que o próprio governo fizesse as obras, por administração ou por empreitadas executadas sob a sua fiscalização⁷³. O *Diário do Rio Grande* apontava esta como a melhor solução, tendo em vista que o processo de concessões poderia ser extremamente demorado e antieconômico na execução das obras⁷⁴. De acordo com essa concepção, na virada para o mês seguinte, quando se encerrava o prazo para a apresentação de propostas, o jornalismo rio-grandino considerava que seria provável que estas não fossem apresentadas, esperando os possíveis

⁷³ DIÁRIO DO RIO GRANDE. Rio Grande, 1º de setembro de 1887. A respeito da almejada ação governamental, a folha apontava: Pode contratar as obras com privilégio de zona por tempo determinado e com garantia de juros por certo número de anos, e cobrar para si as taxas; e pode contratá-las por sua conta, dando-as em uma ou mais empreitadas, cobrando para isso as taxas e aplicando-as ao pagamento por juros e amortização do capital que o parlamento o autorize a levantar com exclusiva aplicação ao melhoramento da Barra do Rio Grande. O *Artista* seguiria a mesma linha de pensamento, ao afirmar: A construção das obras por empreitadas por conta do governo é, ao mesmo tempo, mais conveniente para os próprios pretendentes a empreitadas, porque, por essa forma, vão mais seguros e com menos trabalhos e dependências. Propor-se-ão a ganhar menos, é verdade; porém esse lucro será seguro, prontamente realizável e independente de riscos e eventualidades, pois que, feita e medida a obra, será ela paga e cessará para eles toda e qualquer responsabilidade. ARTISTA. Rio Grande, 1º de setembro de 1887.

⁷⁴ DIÁRIO DO RIO GRANDE. Rio Grande, 2 de setembro de 1887.

proponentes uma nova concorrência, em moldes diferentes daquilo até então estipulado, de modo que seria o momento de o governo agir com mais eficácia⁷⁵. Essa perspectiva acabaria por não se confirmar, tendo em vista que seria apresentada a proposta do engenheiro João Baptista de Carvalho⁷⁶.

No início de 1888, o *Artista* afirmava que não seria de estranhar que não tivesse sido apresentada proposta alguma da Europa e que, mesmo no Brasil, só tivesse aparecido uma, assinada pelo engenheiro João Baptista de Carvalho, a qual, pelos defeitos do edital a que era obrigada a cingir-se e que também em alguns casos não interpretou convenientemente, além de outros motivos, tornara-se inaceitável. Na defesa dessa premissa, a folha desenvolveria uma série consecutiva de artigos⁷⁷. Nessa mesma época, a Associação Comercial do Rio Grande preparava nova representação ao Governo Imperial com referência às obras definitivas da Barra Geral da Província, tendo por principal objetivo combater a proposta apresentada pelo engenheiro Baptista de Carvalho e concitar o poder executivo a estabelecer a concorrência nas condições da lei ultimamente votada e na qual teriam sido corrigidos os erros e preenchidas as lacunas. Utilizando-se largamente de dados numéricos e cifras financeiras, a entidade

⁷⁵ DIARIO DO RIO GRANDE. Rio Grande, 30 de setembro de 1887; ARTISTA. Rio Grande, 1º de outubro de 1887.

⁷⁶ DIARIO DO RIO GRANDE. Rio Grande, 25 de outubro de 1887; ARTISTA. Rio Grande, 17 de dezembro de 1887.

⁷⁷ ARTISTA. Rio Grande, 19 de janeiro de 1888; ARTISTA. Rio Grande, 20 de janeiro de 1888; ARTISTA. Rio Grande, 21 de janeiro de 1888.

mercantil buscava comprovar que a proposta do citado especialista não se coadunava com as ideias originais do projeto Bicalho-Caland, mormente no que tange aos fundamentos orçamentários. Considerava que estava já resolvida a questão pelo lado técnico, econômico e prático de levá-la a efeito, dependendo a sua execução de uma demonstração de patriotismo e espírito de justiça de parte do governo⁷⁸. Em seguida, a imprensa noticiaria que o Governo Imperial anulava a concorrência para as obras da Barra e marcara o prazo de quatro meses para o novo concurso. No comentário de tal informação, conjecturava-se que alguma coisa já se lucrara com a repulsa da “absurda proposta” de Baptista de Carvalho, mas a nova concorrência no limitado prazo de quatro meses, sem anúncios na Europa e com editais defeituosos e incompletos, poderia afigurar-se como mais um elemento protelatório para a solução do importante assunto⁷⁹.

Não vendo seus intentos atingidos, a Associação Comercial da cidade do Rio Grande voltaria a mobilizar-se e organizar representação ao Governo Imperial no sentido de providenciar a execução das obras de melhoramento da Barra, de acordo com o projeto Bicalho-Caland. Como em 1886, a reivindicação rio-grandina contava com o apoio da Associação Comercial de Porto Alegre, que se manifestou a 26 de março de 1888; ocorrendo o mesmo com a Associação Comercial

⁷⁸ ECHO DO SUL. Rio Grande, 21 de janeiro de 1888; ECHO DO SUL. Rio Grande, 22 de janeiro de 1888; ECHO DO SUL. Rio Grande, 24 de janeiro de 1888; ECHO DO SUL. Rio Grande, 25 de janeiro de 1888.

⁷⁹ ARTISTA. Rio Grande, 24 de janeiro de 1888.

da cidade de Pelotas, com documento emitido a 25 de abril de 1888. Ajuntando a representação de 14 de fevereiro de 1888 com as correspondências de apoio das entidades mercantis de Porto Alegre e Pelotas, a Comissão Administrativa da Associação Comercial do Rio Grande enviaria ofício datado de 30 de abril de 1888 ao Ministro dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, encaminhando o pleito rio-grandense.

O descrédito mais uma vez rondava a comuna rio-grandina. Nessa perspectiva, o *Artista* noticiava a remessa ao Governo Imperial de uma representação das três principais praças da província, Rio Grande, Porto Alegre e Pelotas, sobre a encantada questão das obras do melhoramento definitivo da Barra da Província. A folha opinava que, para dizer a inteira verdade do que pensava, já não tinha confiança no êxito dessas representações escritas, porque, de ordinário, nem os próprios ministros as liam. Por outro lado, o periódico reconhecia que o assunto de que se tratava era tão importante e momentoso que, por fim de contas, era obrigado a concordar que não era demais empregar todos os meios possíveis de ação para arrancar o governo ao torpor e à indiferença em que se vinha conservando, com prejuízo dos mais vitais interesses de uma província que era sempre primeira para os sacrifícios, sem o ser igualmente para os benefícios⁸⁰.

Ao lado das discussões estruturais quanto à aspiração pelo início das obras da Barra, as questões circunstanciais e cotidianas tinham de ser mantidas, caso

⁸⁰ ARTISTA. Rio Grande, 6 de junho de 1888. O jornal transcreveria tais representações: ARTISTA. Rio Grande, 9 de junho de 1888.

das escavações por dragas que continuavam a acontecer, inaugurando-se, inclusive, em julho de 1888, novas aparelhagens e formas de realização do serviço. Considerava-se que as atividades humanas continuavam entregues, no Rio Grande, à sorte da natureza, saudando-se um período sem grandes tempestades na costa, pois, a depender das atitudes oficiais em busca de tais melhorias, não haveria avanço de coisa alguma, ficando tudo no mesmo *status quo*⁸¹. No âmbito das discussões em torno do tema da Barra, a imprensa manifestava-se veementemente contra novas possíveis incursões à ideia de edificar-se um porto nas Torres⁸². Em agosto de 1888, o *Echo do Sul* desenvolveu uma série consecutiva de artigos buscando demonstrar imperfeições e deficiências no edital governamental⁸³. Na mesma linha, o *Artista* publicaria várias matérias pessimistas quanto aos destinos dos melhoramentos da Barra, tecendo comentários críticos quanto ao processo

⁸¹ ARTISTA. Rio Grande, 9 de julho de 1888.

⁸² ECHO DO SUL. Rio Grande, 19 de julho de 1888; ECHO DO SUL. Rio Grande, 20 de julho de 1888; ARTISTA. Rio Grande, 20 de julho de 1888; ARTISTA. Rio Grande, 21 de julho de 1888; DIARIO DO RIO GRANDE. Rio Grande, 21 de julho de 1888; DIARIO DO RIO GRANDE. Rio Grande, 22 de julho de 1888; ECHO DO SUL. Rio Grande, 22 de julho de 1888; ARTISTA. Rio Grande, 25 de julho de 1888; DIARIO DO RIO GRANDE. Rio Grande, 25 de julho de 1888; DIARIO DO RIO GRANDE. Rio Grande, 21 de setembro de 1888.

⁸³ ECHO DO SUL. Rio Grande, 12 de agosto de 1888; ECHO DO SUL. Rio Grande, 14 de agosto de 1888; ECHO DO SUL. Rio Grande, 15 de agosto de 1888; ECHO DO SUL. Rio Grande, 17 de agosto de 1888.

de concorrência aberto pelo governo⁸⁴. Esse mesmo jornal transcreveria, daquele ao mês seguinte, vários artigos oriundos do jornalismo porto-alegrense sobre a Barra do Rio Grande⁸⁵.

Durante o ano de 1888, certas desesperanças suplantaram algumas das boas expectativas da comunidade rio-grandina quanto ao tema da Barra. Com manifesto descrédito nos bons destinos do pleito, em agosto noticiava-se que o Governo Imperial havia prorrogado por mais oito meses a concorrência para as obras da Barra da Província, fato considerado como motivo de desgostos, fundados nas contínuas protelações que advinham dos governantes para com aquela grande aspiração provincial. Afirmava-se que o Rio Grande do Sul começava a descrer da sinceridade do governo nessa questão de elevadíssimo alcance para o seu futuro, uma vez que algo que já poderia estar decidido e em vésperas de começar a realizar-se estava ainda em embrião e talvez se passassem ainda muitos anos antes que ao Rio Grande fosse permitida a grata satisfação de festejar a inauguração dessa obra, que já fora qualificada como uma obra nacional. Apontava-se que o novo prazo só se encerraria na metade de 1889, e

⁸⁴ ARTISTA. Rio Grande, 9 de agosto de 1888; ARTISTA. Rio Grande, 10 de agosto de 1888; ARTISTA. Rio Grande, 11 de agosto de 1888; ARTISTA. Rio Grande, 13 de agosto de 1888.

⁸⁵ ARTISTA. Rio Grande, 25 de agosto de 1888; ARTISTA. Rio Grande, 11 de setembro de 1888; ARTISTA. Rio Grande, 15 de setembro de 1888; ARTISTA. Rio Grande, 21 de setembro de 1888; ARTISTA. Rio Grande, 22 de setembro de 1888; ARTISTA. Rio Grande, 27 de setembro de 1888; ARTISTA. Rio Grande, 28 de setembro de 1888.

que haveria ainda muito a esperar, isto se, ao final do período, realmente viesse a haver propostas inscritas. Diante disso, reclamava-se que, quando se comparava o tempo imenso que no Brasil se empregava para resolver qualquer melhoramento, mesmo os de maior importância, com o sistema expedito e pronto com que pequenos países executavam os seus, não se poderia deixar de sentir tristeza ou indignação. E, com veemência, exclamava-se que o ânimo mais paciente revoltava-se contra esta interminável e intolerável série de formalidades, que, se não significavam a maliciosa intenção de protelar a realização das aspirações do país, denotavam a falta de competência dos governantes⁸⁶.

Mantendo-se na batalha em prol dos melhoramentos da Barra, a Comissão Administrativa da Associação Comercial da cidade do Rio Grande, em novembro de 1888, prepararia memorial reivindicatório ao Governo Imperial, na busca de uma solução definitiva para esse problema. No mesmo ano, seria divulgada através do jornalismo a esperançosa notícia de que passara no Senado emenda autorizando o governo a mandar fazer as obras de melhoramento da Barra por conta do Estado, no caso de não produzir efeito a concorrência então vigente. Manifestava-se então a crença de que, por esse modo, ficaria removida uma das

⁸⁶ DIARIO DO RIO GRANDE. Rio Grande, 29 de agosto de 1888. O conjunto da imprensa rio-grandina e a Associação Comercial também manifestariam insatisfação com a prorrogação do edital de concorrência para as obras do melhoramento da Barra. ARTISTA. Rio Grande, 1º de setembro de 1888; ECHO DO SUL. Rio Grande, 1º de setembro de 1888.

principais dificuldades que se opunha à realização daquele importantíssimo melhoramento, de modo que o governo não poderia mais desculpar-se com a falta de propostas para execução das obras, pois, com a autorização que acabara de receber do parlamento, ele teria mais tarde ou mais cedo de atender àquela ardente e justa aspiração da província. Tendo em vista a voz da experiência, a expectativa positiva era limitada, ressaltando-se que uma das principais dificuldades estaria removida, entendendo-se que, depois dessa, outras haveria ainda a vencer e, avultando entre todas, a tradicional demora com que se dava no país a execução de melhoramentos estruturais. Citando exemplos de morosidade, esperava-se que o mesmo inconveniente não se desse em relação às obras da Barra da Província. O envolvimento da comunidade em tal questão era tão considerável que, na mesma nota, divulgava-se que, ao saber-se na cidade da passagem da emenda, subiram ao ar alguns foguetes, prova da satisfação e contentamento com que pelo Rio Grande fora recebida a agradável notícia⁸⁷.

⁸⁷ DIARIO DO RIO GRANDE. Rio Grande, 9 de novembro de 1888. Na mesma linha otimista, o *Artista* afirmava: Está autorizado o governo a efetuar as obras definitivas de melhoramento da Barra Geral da Província, segundo os planos de Bicalho-Caland, caso não dê resultado a concorrência atualmente em vigor para a execução das mesmas obras por concessão de privilégio a uma empresa particular. Abrem-se assim novos horizontes às aspirações palpitantes desta heróica província. Graças ao patriotismo do parlamento e do governo, esta magna questão acaba de entrar em uma fase positiva, única que pode garantir a realização das obras em questão, pois é fora de toda a dúvida que o concurso atualmente aberto

A demora numa tomada definitiva de posições chegaria a abrir oportunidade ao surgimento de novas ideias, estudos e projetos que continuaram a aparecer como possíveis soluções da obstrução da Barra. Nesse sentido, mais uma vez o engenheiro Guilherme Ahrons dedicaria um estudo acerca do acesso ao Rio Grande, promovendo a publicação de um outro opúsculo sobre o tema⁸⁸. O especialista afirmava que já havia uma década analisava questões em torno da Barra do Rio Grande, tendo iniciado alguns de seus escritos entre os anos de 1878 e 1879, num tempo em que esse melhoramento era considerado utopia, não havendo então quem aceitasse as suas ideias, pois todos julgavam não valer a pena ocupar-se de “sonhos dessa natureza”. Dizia que esse pensamento estava sendo vencido, graças aos vários estudos feitos, como os de Hawkshaw, do qual discordava, os de Bicalho, que considerava os mais acurados até então realizados, embora tivesse discordâncias pontuais, e os de Caland, entre outros. Com base em suas apreciações e nas desses engenheiros, Ahrons traçou várias considerações sobre a formação da costa do Rio Grande, o movimento e a quantidade de água na Barra, os efeitos das vazantes fortes e os efeitos das enchentes. Em essência, o engenheiro diagnosticava

não dará resultado algum em condições de ser aceito. Por hoje resta congratularmo-nos com a província pela vitória alcançada e por nossa parte fazemos votos pelo bom andamento desta questão, para cujo êxito continuaremos a prestar o nosso fraco mas decidido apoio. ARTISTA. Rio Grande, 9 de novembro de 1888.

⁸⁸ AHRONS, Guilherme. *Estudos sobre a Barra do Rio Grande*. São Jerônimo: Tipografia de *A Razão*, 1888. p. 2-34.

que a principal solução não estaria necessariamente ligada à construção dos molhes, e sim, aos cuidados que deveriam ser tomados em relação às margens dos cursos que levavam até a cidade.

Nesse sentido, na conclusão de seus *Estudos*, Guilherme Ahrons considerava que as obras dos molhes, sem dúvida, dariam resultado favorável durante certo tempo, mas ainda não estaria provado que fossem indispensáveis e que não houvesse outro meio mais fácil e muito menos dispendioso para conseguir o fim desejado. Discutia a não-inclusão no orçamento de Caland das despesas com o revestimento das margens do canal, que, na sua concepção, deveria ser prioritário em relação aos próprios molhes, argumentando que, se o país mandasse construir os molhes, sem aquele revestimento, e a Barra não se tornasse franca, haveria a desculpa de que isso não estaria no contrato. Considerava que houvera uma inversão na ordem de realização dos trabalhos, pois, segundo o projeto de Caland, se iniciaria pelo fim, ou seja, os cuidados com os revestimentos deveriam anteceder a construção dos molhes, de modo que, assim, em lugar de combater os efeitos, se combatessem as causas dos problemas. Em conclusão, afirmava que, se sua perspectiva estivesse certa, o país iria economizar 20.000 contos de réis, e, no caso de estar errado, não se teria perdido, entretanto teriam aumentado os requisitos para a perfeição do trabalho a executar posteriormente.

Um outro projeto foi publicado em 1889, pelos engenheiros Estanisláo Przewodowski e Collatino Marques de Souza Filho, que escreveram pequeno folheto acerca das dificuldades de acesso através da Barra do Rio Grande. Apontavam três como as

principais causas que concorriam para a obstrução da Barra: a acumulação das areias transportadas pelos ventos e provenientes das aluviões fluviais, da erosão das margens do Canal do Norte e do mar; a irregularidade do regime das águas, e o combate das águas de vazante com as de enchente da maré. Diante disso, consideravam que o sistema de dois molhes projetados não resolveria o problema, havendo a necessidade de outros trabalhos que complementassem esses, apontando a construção de uma eclusa, partindo da cidade do Rio Grande e terminando na margem oposta, entre São José do Norte e o Cocuruto, e outra, o mais próximo possível dos pontais da Barra, cujo sistema de abertura e fechamento propiciaria desobstrução e facilidades à navegação, de modo que, a partir dessa edificação, bastaria a construção de um único molhe. Concluía, assim, os especialistas, que o sistema de eclusas seria muito mais econômico e eficaz para o melhoramento da Barra do que o dos dois molhes, sujeitos a se prolongarem indefinidamente e a terem dispendiosa conservação⁸⁹.

As perspectivas positivas da solução definitiva sofreriam mais um golpe com uma nova prorrogação de prazo para apresentação de propostas que concorreriam às obras da Barra. Tal ato foi considerado como uma prova de manifesta má fé dos poderes públicos e má vontade dos ministros para com a província, e cumpria lamentar que continuasse à testa da pública

⁸⁹ PRZEWODOWSKI, Estanisláo; SOUZA FIHO, Collatino Marques de. *A Barra do Rio Grande do Sul: causas da obstrução e remoção - Projeto*. Rio de Janeiro: Tipografia de Almeida Marques & C., 1889. p. 3-8.

administração um governo que tão mal atendia às verdadeiras necessidades do país⁹⁰. Dizia-se ignorar o motivo por que fora prorrogado o prazo da concorrência, julgando-se que não passaria de simples pretexto dos detentores do poder para mascarar a falta de vontade política para com a obra, refletindo mal disfarçados intuitos de hostilidade contra as grandiosas pretensões da província. O governo era acusado de indecisão na prática dos seus atos e antagônico nas suas enfadonhas e intermináveis formalidades sem razão de ser, chegando-se a declarar que, na marcha dos acontecimentos, as obras da Barra levariam mais meio século para serem iniciadas. A própria estrutura político-administrativa do Estado Nacional Brasileiro era questionada, apontando-se para a pouca validade da aprovação de medidas no parlamento, uma vez que o governo procurava iludir o pensamento das câmaras, deixando de pôr em execução as autorizações que delas recebia, constituindo-se isso em prova de maléfica centralização, a qual seria a causa do atraso do Império e poderia vir a ser o motivo de sua completa dissolução⁹¹. Chegava-se a duvidar da idoneidade do governo, pois o curto prazo da prorrogação por sessenta dias parecia indicar que se tratava simplesmente de dar tempo a que algum afilhado pudesse apresentar proposta para a qual não estava preparado, constituindo-se, enfim, em mais uma desnecessária protelação⁹².

⁹⁰ ARTISTA. Rio Grande, 6 de fevereiro de 1889.

⁹¹ DIARIO DO RIO GRANDE. Rio Grande, 9 de fevereiro de 1889.

⁹² ARTISTA. Rio Grande, 9 de fevereiro de 1889.

A diretoria da Associação Comercial rio-grandina, em março de 1889 posicionou-se de maneira frontalmente contrária à prorrogação do prazo para apresentação de proposta à concorrência das obras da Barra⁹³. No mesmo mês, a imprensa divulgava trechos de correspondência trocada entre o engenheiro Caland e a Associação Comercial do Rio Grande, informando que, na Europa, fora procurado por possíveis interessados na concorrência da Barra da Província. Acreditava-se que a autorizada opinião do especialista acerca da execução do empreendimento poderia ter reflexos positivos junto a companhias ou indivíduos que pudessem assumir a empreitada⁹⁴. Destacava-se também que de Londres haviam sido pedidas pelo cabo submarino informações sobre as projetadas obras da Barra, por parte de pessoa que poderia fazer parte de um dos sindicatos que tomavam a si o encargo de obras importantes⁹⁵. No mesmo mês e no seguinte, aparecia mais uma vez junto ao jornalismo o espírito combativo contra as recorrentes ideias dos caminhos alternativos à Barra rio-grandina, como a estrada Pedro I, ligando as duas províncias mais meridionais, e o projetado porto nas Torres⁹⁶.

⁹³ Citado por: DIÁRIO DO RIO GRANDE. Rio Grande, 29 de março de 1889.

⁹⁴ DIÁRIO DO RIO GRANDE. Rio Grande, 9 de março de 1889.

⁹⁵ DIÁRIO DO RIO GRANDE. Rio Grande, 10 de março de 1889.

⁹⁶ DIÁRIO DO RIO GRANDE. Rio Grande, 31 de março de 1889; DIÁRIO DO RIO GRANDE. Rio Grande, 4 de abril de 1889.

A imprensa divulgaria as propostas que foram apresentadas para concorrer à execução das obras da Barra⁹⁷. Uma delas era de Chaves & Almeida, negociantes matriculados em Porto Alegre, que declaravam, a 23 de março de 1889, aceitar as condições do edital, definindo as questões orçamentárias, comprometendo-se a iniciar os trabalhos em um ano a partir da assinatura do contrato, vindo a garantir o uso e gozo das obras pelo prazo de trinta e oito anos, e apresentavam o nome do engenheiro J. Waldorp para dirigir as obras. A outra, datada de 5 de abril de 1889, era da Societé de Travaux Publics et Construction, com sede em Paris, que propunha, em seis meses contados da assinatura do contrato, constituir no Império ou no estrangeiro uma companhia especial para a execução das obras, iniciando-se os serviços em dez meses a partir daquele ato, seguindo as previsões do projeto Caland, devendo encerrar os trabalhos em sete anos, com as devidas definições orçamentárias e a delimitação do prazo de quarenta anos para a concessão, depois do que, tanto as obras executadas como o material reverteriam gratuitamente ao governo⁹⁸. O *Artista* e o *Echo do Sul*, em longa série de artigos de lavra própria e outros, avulsos, frutos de transcrição, se dedicariam a analisar detidamente as propostas inscritas⁹⁹.

⁹⁷ ECHO DO SUL. Rio Grande, 6 de julho de 1889; ARTISTA. Rio Grande, 23 de julho de 1889.

⁹⁸ DIARIO DO RIO GRANDE. Rio Grande, 25 de julho de 1889.

⁹⁹ ARTISTA. Rio Grande, 3 de setembro de 1889; ARTISTA. Rio Grande, 4 de setembro de 1889; ECHO DO SUL. Rio Grande, 4 de setembro de 1889; ARTISTA. Rio Grande, 5 de

A complexidade da questão da Barra rio-grandina iria agravar-se ainda mais a partir de mais um momento de inflexão na história política do país, com a transformação institucional ocorrida a 15 de novembro de 1889, com o advento da forma republicana. A República herdaria um sistema portuário fragmentado e em precárias condições, com portos e trapiches espalhados ao longo da costa sem condições de suportar o aumento do fluxo de carga. De norte a sul do litoral brasileiro, todos os estabelecimentos portuários necessitavam de melhoramentos, segurança e recursos humanos. As diversas produções regionalizadas do país iriam demandar necessidades crescentes de meios portuários como via de exportação, caso dos portos de Manaus com a borracha, de Recife com o açúcar, do Maranhão com o algodão, de Salvador com o cacau, de Santos com o café, de Paranaguá e São Francisco do Sul com a erva-mate, e o do Rio Grande com o charque e os derivados gerais da pecuária. Tal regionalização iria

setembro de 1889; ECHO DO SUL. Rio Grande, 5 de setembro de 1889; ARTISTA. Rio Grande, 6 de setembro de 1889; ECHO DO SUL. Rio Grande, 7 de setembro de 1889; ARTISTA. Rio Grande, 9 de setembro de 1889; ARTISTA. Rio Grande, 10 de setembro de 1889; ECHO DO SUL. Rio Grande, 10 de setembro de 1889; ARTISTA. Rio Grande, 11 de setembro de 1889; ECHO DO SUL. Rio Grande, 11 de setembro de 1889; ARTISTA. Rio Grande, 12 de setembro de 1889; ARTISTA. Rio Grande, 13 de setembro de 1889; ECHO DO SUL. Rio Grande, 13 de setembro de 1889; ECHO DO SUL. Rio Grande, 14 de setembro de 1889; ECHO DO SUL. Rio Grande, 15 de setembro de 1889; ECHO DO SUL. Rio Grande, 19 de setembro de 1889; ARTISTA. Rio Grande, 3 de outubro de 1889; ARTISTA. Rio Grande, 10 de outubro de 1889.

influenciar na própria ordenação da estrutura administrativa portuária da época, adotando-se uma inspetoria para cada um dos distritos marítimos do país. A partir de uma priorização governamental ao sistema ferroviário, reflexo de uma tendência mundial, paulatinamente foi sendo observada a relevância dos portos para o intercâmbio mercantil, dotando-se estes de algum nível de modernização¹⁰⁰.

O espírito republicano de mudar tudo em relação à época monárquica, considerada como prenhe em imperfeições e anacronismos, também se manifestaria ao tratar-se do Porto rio-grandino, chegando uma autoridade pública a afirmar que o cais do Rio Grande fora inventado como meio de enriquecer empreiteiros. Diante da acusação, reagia-se fortemente, argumentando que, se em alguns casos houvera falha na fiscalização governamental, aproveitando-se os empreiteiros em tais circunstâncias, o mesmo não teria ocorrido com o Porto rio-grandino, que, ao contrário de muitos outros empreendimentos sustentados com verbas públicas e que se tornaram deficitários, tinha ele se sustentado na plenitude de suas funções, de modo que esse cais seria o que menos vinha concorrendo para que não fossem mais prósperas as finanças estaduais¹⁰¹.

Uma nota publicada no início de 1890 divulgava que fora autorizada a execução das obras da Barra por

¹⁰⁰ GOULARTI FILHO, Alcides. Melhoramentos, reaparelhamentos e modernização dos portos brasileiros: a longa e constante espera. *Economia e Sociedade*, Campinas, v. 16. n. 3 (31), p. 458-459, dez. 2007.

¹⁰¹ DIARIO DO RIO GRANDE. Rio Grande, 9 de janeiro de 1890.

conta da nação, o qual seria o meio que as indicações da ciência, o caráter infrutífero da concorrência aberta e os interesses econômicos do Rio Grande aconselhavam como único razoável e conveniente¹⁰². Mediante tal informação, concluía-se que estaria finalmente resolvido o grande problema da abertura da Barra, assunto do mais palpitante interesse para o estado, a sua mais legítima aspiração, de modo a trazer aos gaúchos o verdadeiro engrandecimento de sua terra, o desenvolvimento de suas indústrias, comércio e artes¹⁰³. Logo em seguida, noticiava-se que o Governo Provisório declarara sem efeito a concorrência aberta para a execução das obras da Barra, por meio de concessão de privilégio a uma empresa particular. Tal deliberação foi acolhida no Rio Grande com intenso júbilo¹⁰⁴, uma vez que aquele seria o meio mais correto e menos oneroso de realizar o melhoramento e dele só vantagens poderiam vir ao estado e ao país¹⁰⁵. Nessa linha, a 15 de janeiro de 1890, através do Decreto n.º 160, o Governo Provisório da República dos Estados Unidos do Brasil determinava que se procederia, como fosse julgado mais conveniente ao Estado, à execução de melhoramento da Barra e do Porto do Rio Grande, em conformidade com os projetos de Bicalho e Caland e com alterações que durante a execução dos trabalhos fossem consideradas necessárias e aprovadas pelo governo. Ficava também prevista a organização da Comissão de Melhoramento da Barra do Rio Grande do Sul, a cargo da qual ficariam os trabalhos

¹⁰² ARTISTA. Rio Grande, 9 de janeiro de 1890.

¹⁰³ ARTISTA. Rio Grande, 10 de janeiro de 1890.

¹⁰⁴ ARTISTA. Rio Grande, 24 de janeiro de 1890.

¹⁰⁵ ARTISTA. Rio Grande, 29 de janeiro de 1890.

inerentes ao melhoramento da Barra, os de melhoramento e conservação do Porto e os de balizamento desde a Barra até o Porto¹⁰⁶.

A manifestação favorável do primeiro governo republicano à realização das obras da Barra foi muito bem recebida pelo jornalismo rio-grandino, que voltou a sustentar que tal medida não se restringia aos interesses locais, pois contemplava os regionais e nacionais. Afirmava-se que a Barra não era da cidade, era do estado, de modo que, se a sua abertura convinha ao Rio Grande, não convinha menos a outras localidades, que ficariam com uma via de comunicação com o exterior franca e habilitada a dar acesso a embarcações de maior calado¹⁰⁷. Nesse sentido, a Junta Municipal rio-grandina acompanharia outras corporações na redação de ofício às autoridades públicas estaduais e federais, em que demarcava as elevadas vantagens que do melhoramento da Barra deveriam resultar à navegação, concorrendo poderosamente para a prosperidade e engrandecimento de seu comércio¹⁰⁸. Expressava-se também plena confiança de que as decisões governamentais em relação ao modo de serem iniciadas as obras assegurariam o seu êxito e apressariam a realização do melhoramento, no qual se fundavam as mais ardentes esperanças de progresso e prosperidade do Rio Grande do Sul¹⁰⁹.

¹⁰⁶ ARTISTA. Rio Grande, 30 de janeiro de 1890; DIARIO DO RIO GRANDE. Rio Grande, 31 de janeiro de 1890.

¹⁰⁷ DIARIO DO RIO GRANDE. Rio Grande, 28 de janeiro de 1890.

¹⁰⁸ DIARIO DO RIO GRANDE. Rio Grande, 29 de janeiro de 1890.

¹⁰⁹ ARTISTA. Rio Grande, 31 de janeiro de 1890.

O anúncio de que em breve deveria ser firmado o contrato para a execução das obras e melhoramentos da Barra do Rio Grande foi às ruas em fevereiro de 1890, cogitando-se que os trabalhos ficariam a cargo de uma empresa francesa e seriam dirigidos pelo engenheiro Caland¹¹⁰. Alguns dias depois, complementavam-se aquelas informações, destacando-se que entre os proponentes estava a Sociéte de Travaux Publics et Constructions que, além de oferecer maiores vantagens, declarara que Pieter Caland viria a dirigir as obras¹¹¹. As primeiras nomeações para a Comissão criada pelo decreto governamental¹¹² e manifestações favoráveis à execução das obras da Barra de parte de autoridades públicas¹¹³ eram apresentadas na imprensa como fatores positivos em direção a finalmente atingir-se o tão almejado intento. Entretanto, as incertezas permaneciam, como no caso das afirmações e desmentidos de que o engenheiro Caland viria dirigir aqueles trabalhos¹¹⁴. De acordo com essa perspectiva, afirmava-se que os rio-grandinos não podiam servir de joguete na célebre e eterna questão da Barra do Estado, devendo existir alguém que estaria a especular com o assunto. Questionava-se com qual fim se estaria iludindo o Rio Grande, fazendo-o alimentar esperanças para em

¹¹⁰ ARTISTA. Rio Grande, 15 de fevereiro de 1890.

¹¹¹ ARTISTA. Rio Grande, 24 de fevereiro de 1890.

¹¹² DIARIO DO RIO GRANDE. Rio Grande, 19 de março de 1890.

¹¹³ DIARIO DO RIO GRANDE. Rio Grande, 26 de março de 1890.

¹¹⁴ ARTISTA. Rio Grande, 18 de março de 1890.

seguida sujeitá-lo a uma desilusão desagradável¹¹⁵.

Nesse ambiente de incerteza, o *Bisturi* publicava caricatura na qual representava Mercúrio, o símbolo do comércio¹¹⁶, e a imprensa em um barco, buscando pescar o “peixe Caland”, numa alusão ao desencontro de informações que então campeava quanto aos rumos da direção das obras. Aparecia por legenda a frase irônica: “Não se confirma a notícia telegráfica da vinda do engenheiro Caland, foi um grande ‘peixe’ soltado aos mares da publicidade...”¹¹⁷.



¹¹⁵ DIARIO DO RIO GRANDE. Rio Grande, 30 de março de 1890.

¹¹⁶ CHEVALIER, Jean; GHEERBRANT, Alain. *Dicionário de símbolos*. 4. ed. Rio de Janeiro: José Olympio, 1991. p. 606-607.

¹¹⁷ BISTURI. Rio Grande, 9 de janeiro de 1890.

Logo em seguida, noticiava-se que a vinda de Caland para dirigir as obras da Barra não passara de uma burla¹¹⁸. Apontava-se também que, além do desmentido quanto ao engenheiro holandês, havia trinta e tantos dias que partira para a Europa o engenheiro incumbido de remover os pequenos óbices que se opunham à assinatura do contrato e até então nenhuma notícia fora publicada, que servisse para tranquilizar os que recebiam ver o Rio Grande ainda daquela vez iludido em suas mais caras esperanças¹¹⁹. Apesar da nota de que fora contratada a aquisição de todo o material para a obra¹²⁰, voltava a crescer a incredulidade quanto à efetiva realização dos trabalhos na Barra¹²¹. Na constante alternância entre boas e más perspectivas, em maio, a imprensa publicava uma série de telegramas auspiciosos quanto às obras da Barra¹²², notificando-se que a população citadina fora surpreendida com a correspondência do engenheiro encarregado informando que fora assinado o contrato referente àquele empreendimento, o qual só estaria a depender de aprovação governamental¹²³.

¹¹⁸ DIARIO DO RIO GRANDE. Rio Grande, 1º de abril de 1890.

¹¹⁹ DIARIO DO RIO GRANDE. Rio Grande, 2 de abril de 1890.

¹²⁰ ECHO DO SUL. Rio Grande, 20 de abril de 1890.

¹²¹ DIARIO DO RIO GRANDE. Rio Grande, 16 de abril de 1890.

¹²² ARTISTA. Rio Grande, 19 de maio de 1890.

¹²³ DIARIO DO RIO GRANDE. Rio Grande, 20 de maio de 1890.

Ao lado da discussão em torno da efetivação concreta dos melhoramentos da Barra¹²⁴, desde afirmações peremptórias ou informações desencontradas quanto aos destinos dos trabalhos¹²⁵, até as questões do cotidiano portuário e os temas de debate recorrentes continuavam presentes no seio da comunidade rio-grandina. A dragagem permanecia como um serviço de necessidade constante¹²⁶, interrupções nas comunicações telegráficas entre a cidade e Barra continuavam causando grandes transtornos ao comércio e ao público¹²⁷ e a ferrenha oposição ao projeto portuário nas Torres ainda se fazia sentir junto à imprensa cidadina¹²⁸,

¹²⁴ ECHO DO SUL. Rio Grande, 8 de julho de 1890; ARTISTA. Rio Grande, 16 de julho de 1890.

¹²⁵ ECHO DO SUL. Rio Grande, 1º de agosto de 1890; ECHO DO SUL. Rio Grande, 2 de agosto de 1890; ECHO DO SUL. Rio Grande, 3 de agosto de 1890; ECHO DO SUL. Rio Grande, 6 de agosto de 1890; ARTISTA. Rio Grande, 21 de agosto de 1890; ECHO DO SUL. Rio Grande, 31 de agosto de 1890; ECHO DO SUL. Rio Grande, 5 de setembro de 1890; ECHO DO SUL. Rio Grande, 12 de setembro de 1890; ECHO DO SUL. Rio Grande, 13 de setembro de 1890.

¹²⁶ DIARIO DO RIO GRANDE. Rio Grande, 24 de maio de 1890.

¹²⁷ DIARIO DO RIO GRANDE. Rio Grande, 1º de junho de 1890.

¹²⁸ ARTISTA. Rio Grande, 24 de julho de 1890; ECHO DO SUL. Rio Grande, 24 de julho de 1890; ECHO DO SUL. Rio Grande, 26 de julho de 1890; ARTISTA. Rio Grande, 30 de julho de 1890; ECHO DO SUL. Rio Grande, 31 de julho de 1890; ARTISTA. Rio Grande, 6 de agosto de 1890; ARTISTA. Rio Grande, 8 de agosto de 1890; DIARIO DO RIO GRANDE. Rio Grande, 14 de agosto de 1890; DIARIO DO RIO GRANDE. Rio

bem como questões mais circunstanciais como o possível deslocamento de um guindaste do Rio Grande para Porto Alegre, visto com olhar de reprovação pelo jornalismo¹²⁹. O acesso marítimo permanecia, assim, como uma causa de temor por parte da comunidade, como bem demonstrava o caricato *Bisturi*, em janeiro de 1890, representando o problema do acesso à Barra simbolizada por monstro¹³⁰ que devorava cidadãos e riquezas, sobre a inscrição: “Infeliz Rio Grande! Todos os seus poucos elementos de vida vão por água abaixo...”¹³¹. Na falta de certezas quanto ao rumo da chamada “magna questão” rio-grandense, o mesmo hebdomadário caricato mostrava o símbolo do caricaturista, o bobo da corte, em trajes modernos e

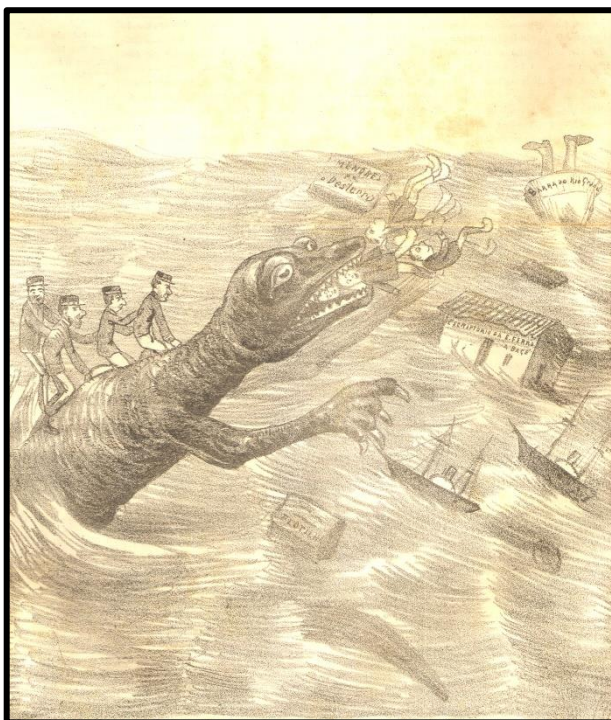
Grande, 15 de agosto de 1890; ARTISTA. Rio Grande, 19 de agosto de 1890.

¹²⁹ DIÁRIO DO RIO GRANDE. Rio Grande, 22 de agosto de 1890.

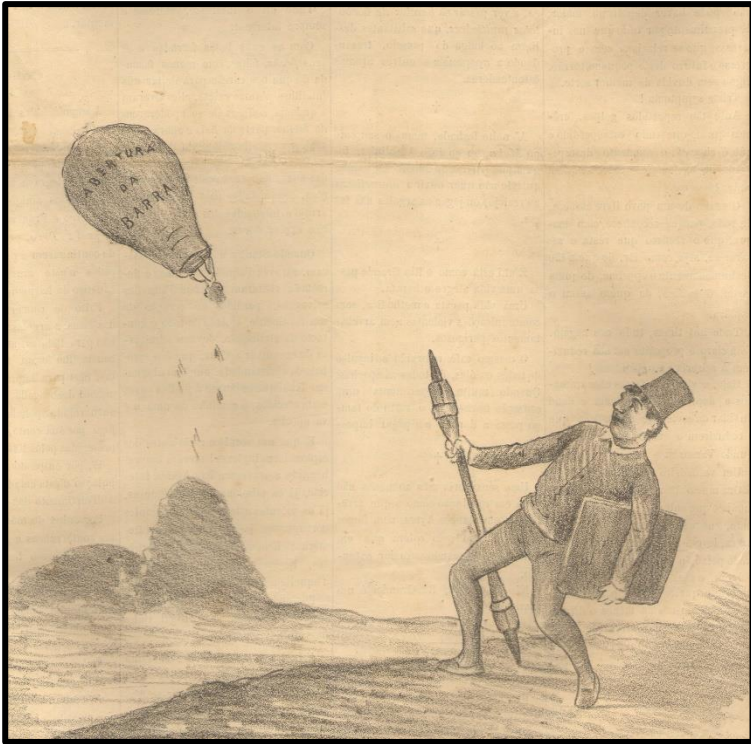
¹³⁰ O monstro pode simbolizar o guardião de um tesouro, no sentido da necessidade de vitória sobre um conjunto de dificuldades ou de superação dos obstáculos, para se ter acesso, afinal, ao objetivo almejado; aparece também como analogia a um ritual de passagem ou a um ressurgimento, devorando o homem velho para que nasça um renovado; podendo ainda ser relacionado às forças irracionais que se antepõem ao homem (CHEVALIER; GHEERBRANT, 1991. p. 615). No caso do desenho, o monstro aparecia como amálgama desses sentidos, ou seja, como o obstáculo a ser vencido, como a necessidade de uma renovação nas formas de pensar e agir e como a irracionalidade que não levava até então à concretização dos projetos de melhoramento da Barra do Rio Grande.

¹³¹ BISTURI. Rio Grande, 27 de julho de 1890.

observando, ao longe, um balão que pairava no ar com a inscrição “abertura da Barra”, cobrando uma posição mais definitiva do governo que tanto anunciara medidas quanto àquele assunto, estando a folha a esperar que fosse ultrapassada a fase das promessas, chegando-se à da efetivação prática. Servia por legenda a expressão: “O governo tem custado tanto a resolver a questão da Barra que quando vimos pavoneando-se no ar das suas promessas, exclamamos: Cairá ou não cairá? Queimará ou não queimará?”¹³².



¹³² BISTURI. Rio Grande, 3 de agosto de 1890.



Uma nova carga de esperança ecoava no seio da urbe portuária a partir de setembro de 1890, destacando-se que estavam de congratulações os interessados no progresso do Rio Grande, já que a questão da Barra do Estado estaria resolvida, estando igualmente de parabéns todos que se empenharam pela consecução de tão importante melhoramento e os que da sua realização fizeram depender o futuro de progresso e engrandecimento rio-grandense. As boas novas chegaram através de telegramas que indicavam a confirmação de que o histórico pleito fora conquistado,

depois de longos anos de lutas porfiadas e de perseverantes reclamações¹³³. Noticiava-se manifestações de entusiasmo popular, consideradas justas, pois a abertura da Barra seria o “melhoramento dos melhoramentos”, do qual iriam resultar todos os outros de que dependeria o desenvolvimento material deste estado, constituindo-se, enfim, no início de uma nova época de trabalho e de prosperidade¹³⁴.

Na mesma linha, afirmava-se que estava enfim satisfeita a mais viva e ardente aspiração do estado rio-grandense, já que, após longos anos de esforços contínuos, infatigáveis e enérgicos, os rio-grandenses poderiam confiadamente festejar o primeiro passo decisivo e definitivo para a realização do melhoramento indispensável à atividade e ao desenvolvimento das forças produtoras do Rio Grande. Além da solução ao eterno problema do acesso através da Barra, havia a perspectiva do grande porto marítimo, cuja construção deveria ser iniciada em breve, promovendo o resgate do domínio a que até então estavam sujeitos os meios de

¹³³ DIARIO DO RIO GRANDE. Rio Grande, 12 de setembro de 1890; DIARIO DO RIO GRANDE. Rio Grande, 14 de setembro de 1890. As informações chegavam com lacunas e em linguagem telegráfica na cidade portuária, como estas divulgadas pelo *Artista*: Assinado ontem decreto comissão obras. Extinta comissão melhoramentos. Contato da Barra adiantado. ARTISTA. Rio Grande, 13 de setembro de 1890. Esse tipo de nota também foi publicado em: ECHO DO SUL. Rio Grande, 17 de setembro de 1890; ECHO DO SUL. Rio Grande, 20 de setembro de 1890; ECHO DO SUL. Rio Grande, 24 de setembro de 1890.

¹³⁴ DIARIO DO RIO GRANDE. Rio Grande, 16 de setembro de 1890.

comunicação gaúchos com os outros estados e o estrangeiro, trazendo a autonomia comercial e permitindo que o comércio externo se alargasse proporcionalmente à atividade dos mercados internos. Nesse sentido, afirmava-se que para o Rio Grande do Sul abria-se uma nova era de revivificação e de atividade, uma verdadeira vida nova, desejando-se que ela fosse de ordem, de paz, de trabalho e de prosperidade¹³⁵. Diante de tais notícias, informava-se sobre várias solenidades e festividades que estariam ocorrendo em regozijo pelos recentes acontecimentos¹³⁶. As manifestações de entusiasmo estariam a justificar-se pela assinatura do Decreto n.º 751, de 13 de setembro de 1890, o qual declarava organizada a Comissão das Obras da Barra e do Porto do Rio Grande do Sul e extinta a Comissão de Melhoramentos da Barra¹³⁷.

Simultaneamente à promulgação da legislação que normatizava as obras de melhoramento da Barra, era assinado o contrato com a Société Anonyme Franco-Brésilienne de Travaux Publics¹³⁸, a qual se obrigava a executar, sob fiscaliza o e por conta do Estado, ambos os molhes projetados para o melhoramento da Barra do

¹³⁵ ARTISTA. Rio Grande, 16 de setembro de 1890.

¹³⁶ ARTISTA. Rio Grande, 16 de setembro de 1890; ARTISTA. Rio Grande, 17 de setembro de 1890.

¹³⁷ REGULAMENTOS, contratos, etc. relativos ao Porto do Rio Grande. Biblioteca Ernesto Otero. Acervo da Biblioteca Rio-Grandense.

¹³⁸ CONTRATO entre o Governo Provisório da República dos Estados Unidos do Brasil e a Société Anonyme Franco-Brésilienne de Travaux Publics para execu o das obras de melhoramentos da Barra do Rio Grande do Sul. Rio Grande: Tipografia da Livraria Rio-Grandense, 1891.

Rio Grande do Sul, de acordo com a planta, os perfis tipos, os preços de unidade de trabalho, as condições gerais e especificações e a dragagem projetada entre ambos os molhes e o revestimento dos taludes do canal dragado, ambos atendendo às disposições técnicas do relatório do engenheiro Pieter Caland. Eram estabelecidos os preços de unidade de trabalho, as condições gerais e especificações do contrato, ficando a direção geral e a fiscalização das obras a cargo da Comissão nomeada pelo Governo e com a qual a Sociéte Anonyme deveria entender-se diretamente sobre todos os assuntos concernentes à execução das obras. Ficavam alinhavadas também as diversas especificações quanto à realização dos trabalhos, como no caso daqueles a serem realizados nos molhes: confecção dos colchões de faxina de diferentes tamanhos e espessuras; imersão dos colchões por meio de lastro de pedra e sua colocação nas partes superiores dos molhes; cravamento de estacas através das camadas alternadas de colchões de faxina e de pedra; enrocamento dos taludes dos molhes; empedramento de coroamento dos molhes; e assentamento da linha de trilhos e dos sinais no coroamento dos molhes.

Detalhes do decreto, do contrato e do regulamento foram abordados junto à imprensa, que os comentou e até transcreveu longos trechos de seu texto¹³⁹. As alvissareiras impressões pareciam confirmar-

¹³⁹ ARTISTA. Rio Grande, 3 de outubro de 1890; DIARIO DO RIO GRANDE. Rio Grande, 3 de outubro de 1890; DIARIO DO RIO GRANDE. Rio Grande, 4 de outubro de 1890; DIARIO DO RIO GRANDE. Rio Grande, 5 de outubro de 1890.

se pelas notícias sobre os encaminhamentos dados pela Comissão, como no caso da chegada de especialistas franceses ao Brasil¹⁴⁰, da organização do pessoal e das chefias da mesma¹⁴¹, das instruções recebidas para que se procedesse à escolha do local da Barra e se organizasse o orçamento das instalações para o pessoal que deveria empregar-se nos trabalhos¹⁴². Apareciam também expectativas quanto a uma possível contratação por parte da firma francesa de um especialista holandês que acompanhara Caland, quando de sua vinda ao Brasil, para dirigir os serviços no Rio Grande¹⁴³.

O tempo de planificações parecia estar chegando ao fim, pois tudo indicava que se estaria passando à fase de concretude, mas a realidade não viria a confirmar tal perspectiva. Outros planejamentos ainda seriam realizados e a procrastinação no início das obras ainda estariam por vir a afligir os rio-grandinos e promover constantes adiamentos do início das obras. Não fugindo a seu estilo crítico-opinativo, num conjunto de irônicas caricaturas, o semanário *Bisturi* demonstrava num conjunto de ilustrações que as dificuldades de navegação, apesar de todos os planos, persistiam. Retratava a folha caricata os sobressaltos por que passavam os passageiros de embarcações ou os sofrimentos de um grupo de imigrantes que chegava à

¹⁴⁰ ECHO DO SUL. Rio Grande, 1º de outubro de 1890.

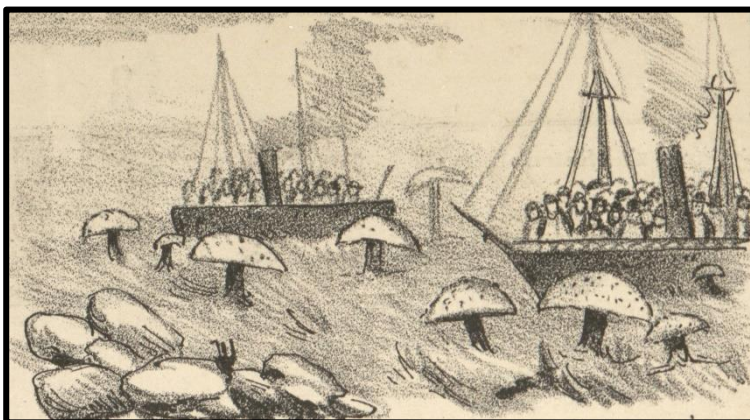
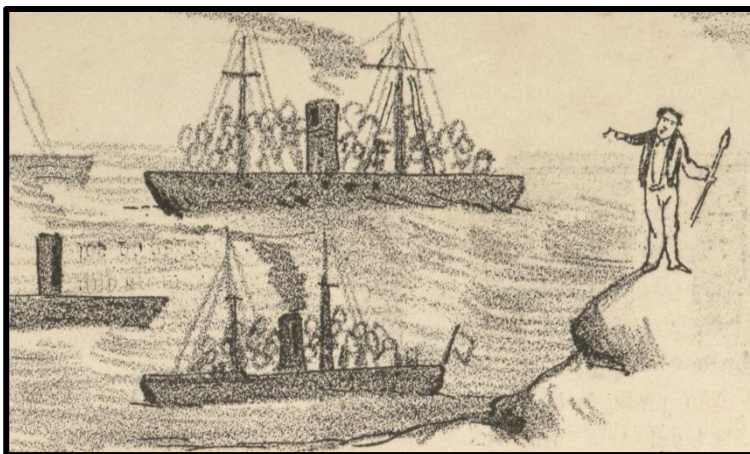
¹⁴¹ ECHO DO SUL. Rio Grande, 3 de outubro de 1890; ECHO DO SUL. Rio Grande, 20 de outubro de 1890.

¹⁴² DIARIO DO RIO GRANDE. Rio Grande, 21 de outubro de 1890.

¹⁴³ DIARIO DO RIO GRANDE. Rio Grande, 28 de outubro de 1890.

FRANCISCO DAS NEVES ALVES

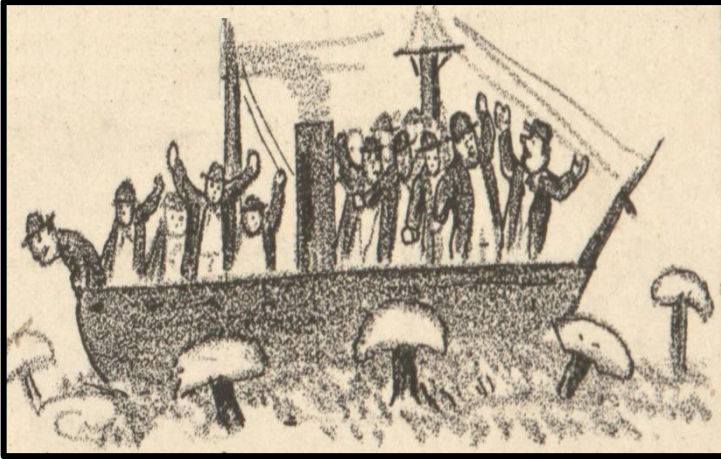
cidade portuária. Mantendo seu estilo, o periódico tecia acres censuras às autoridades públicas que, ou assistiam passivas, ou eram coniventes com tal situação¹⁴⁴.



¹⁴⁴ BISTURI. Rio Grande, de 16 de novembro de 1890.

IMPRESA RIO-GRANDINA NOS ANOS 1880: DOIS ESTUDOS HISTÓRICOS





Apesar de todo o planejamento e anúncios de transformações, a situação da Barra permaneceria praticamente estática e entregue à inércia. Os primeiros anos da década de 1880 iniciaram-se com auspiciosas perspectivas, tendo em vista a formação e as conclusões da Comissão de Melhoramento, mas pouco a pouco as

esperanças foram se esvaecendo. As intermináveis discussões parlamentares, a mudança na forma de governo, a deflagração revolucionária, as poucas condições de investimento governamental e/ou o pequeno interesse de algumas autoridades públicas foram alguns dos empecilhos que protelaram os avanços do “intento magno” dos rio-grandinos. Além do projeto estabelecido por Honório Bicalho e, posteriormente, o de Caland, que legitimaria as premissas estabelecidas no primeiro, foram vários os planejamentos, estudos e análises realizados em relação à Barra. Um diferencial ficaria evidenciado em relação aos decênios anteriores, quando todo tipo de plano apareceu, desde os mais bem estruturados até os mais estapafúrdios, mas, nos anos 1880, os projetos foram elaborados na sua maioria por especialistas e, ainda que discordantes entre si pontual ou estruturalmente, eram normalmente entabulados a partir de interpretações científicas, afinal era aquela a era em que a ciência tornava-se onipotente, e nada mais justo, segundo a concepção desses tempos, que, por meio do conhecimento científico, o homem conseguisse, cada vez mais, superar a natureza. Não foi nessa época que isso aconteceu no que tange à Barra, mas desses tempos de planejamentos restaria o denominado projeto Bicalho-Caland, que se tornaria o mais relevante na evolução dos acontecimentos em torno do Porto e da Barra do Rio Grande, pois acabaria por ser efetivado na prática já no século seguinte. Numa época em que se acelerava o movimento científico, destinado a fornecer à memória coletiva das nações os monumentos de lembrança¹⁴⁵, tal

¹⁴⁵ LE GOFF, Jacques. *História e memória*. 3.ed. Campinas: Ed. da UNICAMP, 1994. p. 464.

plano viria também a ocupar um dos lugares mais altos no panteão da memória e da criação de identidades culturais em torno da história portuária rio-grandina, tendo a imprensa um papel fundamental no registro dos fragmentos que viriam a compor essa memória.

Crítica política à imprensa por meio da arte caricatural na primeira fase do *Maruí*

A cidade do Rio Grande foi uma das localidades gaúchas mais florescentes em termos de práticas jornalísticas, com a circulação de periódicos dos mais variados gêneros. Dentre eles estiveram os semanário ilustrado-humorísticos que, em sua maioria, gozaram de larga popularidade e tiveram ampla aceitação, não fazendo papel secundário, tanto do ponto de vista crítico, como do literário e artístico, ao lado dos hebdomadários da capital sul-rio-grandense¹⁴⁶. Por meio da ilustração, a imprensa registrou o mais fielmente possível as mudanças que ocorreram nas sociedades e, no caso da caricatura, acrescentou a perspectiva da sátira, da ironia, da informalidade e do deboche¹⁴⁷. Nesse sentido, a caricatura veio a constituir uma arte popular, que fez vibrar todas as classes sociais, provocando o riso

¹⁴⁶ FERREIRA, Athos Damasceno. *Imprensa caricata do Rio Grande do Sul no século XIX*. Porto Alegre: Globo, 1962. p. 153.

¹⁴⁷ BAHIA, Juarez. *Jornal, história e técnica: história da imprensa brasileira*. 4.ed. São Paulo: Ática, 1990. p. 123.

e o despeito, podendo ser considerada a arte das multidões¹⁴⁸.

Como uma forma de expressão artística, o desenho caricatural pode ser militante, polêmico, vanguardeiro e sua concepção de existência está no deslize do ser humano¹⁴⁹. No seio das revistas brasileiras, os humoristas levaram a sério a missão de traduzir fatos em imagens, através de fino traço, sagacidade e irreverência, cutucando os poderosos e contribuindo para tornar mais críticas e engraçadas as publicações do país¹⁵⁰. Como decisivo instrumento de ataque, a caricatura integrou-se crescentemente em sua função de corrigir costumes, pondo à mostra, de modo implacável, a falhas dos poderosos e dos fátuos¹⁵¹. Os periódicos ilustrados e caricatos apresentam em seu conteúdo imagético e textual, uma perspectiva jocosa, já que o humor é divertido e sério ao mesmo tempo, tornando-se, dessa maneira, uma qualidade vital da condição humana¹⁵².

¹⁴⁸ 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.

¹⁴⁹ BAHIA, Juarez. *Dicionário de jornalismo*. Rio de Janeiro: Mauad X, 2010. p. 64.

¹⁵⁰ WERNECK, Humberto. *A revista no Brasil*. São Paulo: Editora Abril, 2000. p. 213.

¹⁵¹ TÁVORA, Araken. *D. Pedro II e o seu mundo através da caricatura*. Rio de Janeiro: Editora Documentário, 1976. p. 8.

¹⁵² DRIESSEN, Henk. Humor, riso e o campo: reflexões da antropologia. In: BREMMER, Jan & ROODENBURG, Herman (orgs.). *Uma história cultural do humor*. Rio de Janeiro: Record, 2000. p. 251.

Ainda no que tange ao gênero jornalístico caricato, a política costumava ser o tema predileto dos caricaturistas, em um quadro pelo qual as caricaturas chamavam a atenção para abusos reais, necessidades urgentes ou questões de importância¹⁵³. Nesse quadro, a perspectiva política tornou-se historicamente a tônica das caricaturas, trazendo um olhar acerca do conteúdo crítico e radical do poder¹⁵⁴. Levando em conta tal enfoque, o humor pode ser visto como uma vantagem competitiva, ou seja, uma forma de dizer ao inimigo que também é tão forte quanto ele, sobretudo quando a superioridade não se dá apenas pelo aspecto físico da força, mas também pela inteligência e esperteza¹⁵⁵. Por meio do idealismo e pela capacidade de apreender o sentido oculto das sociedades, dos atos e dos fatos, o caricaturista aparece como uma ameaça para os governantes, já que não é a sua arte que torna os homens ridículos, pois são estes que são ridículos por si mesmos¹⁵⁶.

Em meio a tantos títulos de representantes da imprensa ilustrado-humorística, na cidade do Rio Grande, entre 1880 e 1882, foi editado o *Maruí*. Seu título

¹⁵³ SINZIG, Pedro. *A caricatura na imprensa brasileira: contribuição para um estudo histórico-social*. Petrópolis: Vozes, 1911. p. 11 e 13.

¹⁵⁴ LEMOS, Renato. *Uma História do Brasil através da caricatura (1840-2006)*. Rio de Janeiro: Bom Texto Editora e Produtora de Arte, 2001. p. 6.

¹⁵⁵ SALIBA, Elias Thomé. História Cultural do humor: balanço provisório e perspectivas de pesquisas. In: *Revista História* (São Paulo), n.176, 2017, p. 14.

¹⁵⁶ LIMA, Herman. *História da caricatura no Brasil*. Rio de Janeiro: José Olympio, 1963. v. 1, p. 13.

se originou de uma espécie de mosquito, denominado maruim ou maruí, o qual habita em zonas pantanosas, de modo que a folha pretendia agir em analogia com o inseto, ou seja, trazendo vários incômodos, como picar, irritar, produzir ardor ou comichão e assim o foi, pois sua circulação trouxe agitação à localidade portuária¹⁵⁷. O semanário teve uma primeira fase na qual seu proprietário foi Henrique Marcos Gonzales, contando com as caricaturas de Lord K. Tal direção durou entre janeiro e agosto de 1880, quando passou às mãos de Thadio Alves de Amorim, o qual promoveu certas mudanças na orientação editorial do periódico.

¹⁵⁷ A respeito do Maruí, observar: FERREIRA, 1962. p. 168-183; e ALVES, Francisco das Neves. *A pequena imprensa rio-grandina no século XIX*. Rio Grande: Editora da FURG, 1999. p. 194-217.

IMPRENSA RIO-GRANDINA NOS ANOS 1880: DOIS ESTUDOS
HISTÓRICOS



- edição inaugural do *Maruí* -

A apresentação do *Maruí* ao público foi expressa na forma de versos. Nos mesmos a folha mantinha a inspiração insetífera e revelava alguns de seus escopos: O meu programa defini-o/ sem rodeios francamente/ pretendo ver se enriqueço/ trabalhando honestamente./ Às donzelas rio-grandinas/ venho pedir proteção/ sabendo que elas possuem/ um sensível coração./ Abri, pois, as vossas bolsas/ ao travesso Maruí/ se estiverem recheadas/ não sairei mais daqui./ Eu sou um pequeno inseto/ ligeiro, alegre e teful/ a voitar buliçoso/ por estas plagas do sul./ Tranquilizai-vos, leitoras/ não tem veneno o ferrão/ posso, pois, em vossos rostos/ ir dar um leve chupão./ Não vou manchar minhas asas/ pelo lodo dos pauis/ desprendo o voo ligeiro/ só nos espaços azuis./ Vossas bolsas sejam flores/ em que chupe o Maruí/ se vossos risos brotarem/ não hei de sair daqui./ (...) Alegre como as crianças/ franco, honesto e folgazão/ quero abrir as minhas asas/ ao quente sol de verão./ (...) Se me dais algumas notas/ conto pilherias a mil/ mas essas notas que sejam/ do Tesouro do Brasil./ Eis aqui o meu programa/ variado, apetitoso/ e sem mais, caros fregueses/ eu me despeço saudoso¹⁵⁸.

Como era comum aos semanários ilustrado-humorísticos da época, a crítica era uma das marcas editoriais do *Maruí*, notadamente a praticada em relação à política, à sociedade e aos costumes. No que tange às manifestações de natureza política, em seus primórdios o periódico optou por uma crítica do senso comum, pela qual emitia opiniões, criticando, sugerindo, ironizando, corrigindo, remoçando e, em última instância,

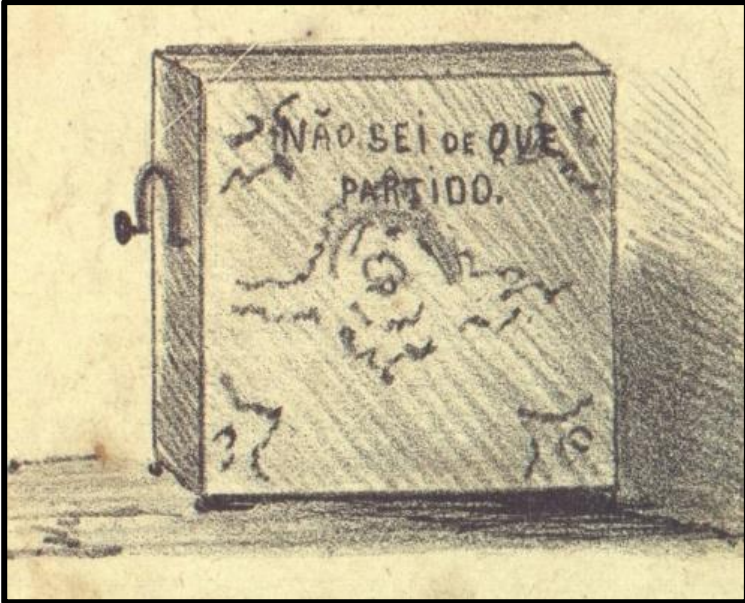
¹⁵⁸ MARUÍ. Rio Grande, 4 de janeiro de 1880.

introduzindo novos lugares comuns¹⁵⁹. Em sua visão crítica, o hebdomadário assumia uma feição moralizadora, buscando identificar e apontar soluções para os males que afetavam a sociedade e, quanto à política, tal prática se manteve, estendendo-se inclusive aos colegas de imprensa, mormente quanto ao comportamento considerado como excessivamente partidarista.

Em uma dessas manifestações, o *Maruí* anunciava que um jornal da vizinha cidade de Pelotas, “confessou ao público ser doravante órgão de uma nova seita”, arrematando que se tratava de uma “epidemia de inovações”. Destaque para o uso da expressão “seita” e não partido e para a palavra “epidemia” para qualificar a ação, ambas no sentido de uma apreciação negativa por parte do semanário. Na ilustração, tal circunstância era demonstrada por uma caixa hermeticamente fechada, trazendo o sentido de mistério, o que era reforçado pela inscrição “não sei de que partido”. Dessa maneira a publicação ilustrado-humorística demonstrava que não havia importância quanto à agremiação político-partidária que o jornal pelotense viesse a apoiar, mas sim, que seria preciso não incorrer no que considerava exageros do partidarismo exacerbado¹⁶⁰.

¹⁵⁹ GRAMSCI, Antonio. *Os intelectuais e a organização da cultura*. 9.ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1995. p. 177.

¹⁶⁰ MARUÍ. Rio Grande, 18 de janeiro de 1880.



A ocasião das festividades carnavalescas serviu como oportunidade para uma nova crítica aos demais periódicos, personalizados pelos seus articuladores, aparecendo todos fantasiados e movidos pela folia, prontos para aproveitar o clima de “paz e alegria” e entregar-se a atos prazerosos, como tocar, dançar, comer e beber, conforme informava a legenda na forma de um versinho. Enquanto a banda tocava ao fundo, os representantes das tradicionais entidades citadinas vinculadas às comemorações de Momo, observavam a cena, com reações entre admiração, pasmo e estarrecimento. A caricatura trazia uma perspectiva moralizadora, no sentido de que se, assim como no carnaval, ao imiscuírem-se nas questões político-partidárias, os jornais mantinham uma certa

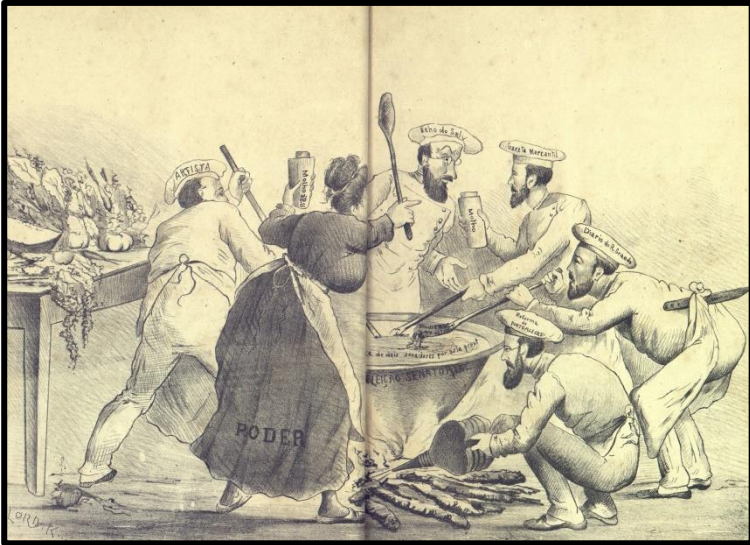
libertinagem, revelando que suas opções partidárias poderiam nem sempre estarem calcadas em profundas convicções¹⁶¹.



Um novo registro caricatural tinha por mote a escolha senatorial, representada por um caldeirão, que, pelo prisma negativo, é voltado aos cozimentos mágicos e demoníacos. Os jornalistas apareciam como cozinheiros que reviravam afanosamente o conteúdo do recipiente, enquanto um deles utilizava-se de um fole para atizar o fogo, no sentido do acirramento dos debates político-partidários, o qual se dava em períodos eleitorais. No centro da caricatura, uma figura feminina representava o poder imperial, trazendo à mão o “molho a Pedro II”, revelando a força unipessoal do Imperador

¹⁶¹ MARUÍ. Rio Grande, 15 de fevereiro de 1880.

naquele tipo de seleção. A legenda dizia que “todos mechem, adubam perfeitamente”, havendo dentre eles um “glutão” que pretendia provar o cozido, sem que lhe fosse permitido, já a comida deveria “ser feita ao paladar” de D. Pedro II¹⁶².



O poder era mais uma vez o tema de outra manifestação caricatural com o governo provincial sendo representado por um brinquedo, um símbolo das tentações, no caso associado às ambições para ocupar tal cargo, surgindo os responsáveis pelos jornais como crianças mimadas, que choravam copiosamente por não conseguir o tão almejado alvo. O título era “A oposição e o governo”, com a constatação de que “não há meios que possa derrubá-lo. Isto mesmo, é para se desesperar!!...”.

¹⁶² MARUÍ. Rio Grande, 22 de fevereiro de 1880.

Tal impossibilidade de mudança era traduzida pelo própria representação adotada para designar aquela função política, já que se tratava de um João-bobo, ou seja, um brinquedo composto por uma base redonda, mais pesada do que o resto do corpo, que faz com que o boneco se endireite sempre que é tombado¹⁶³.



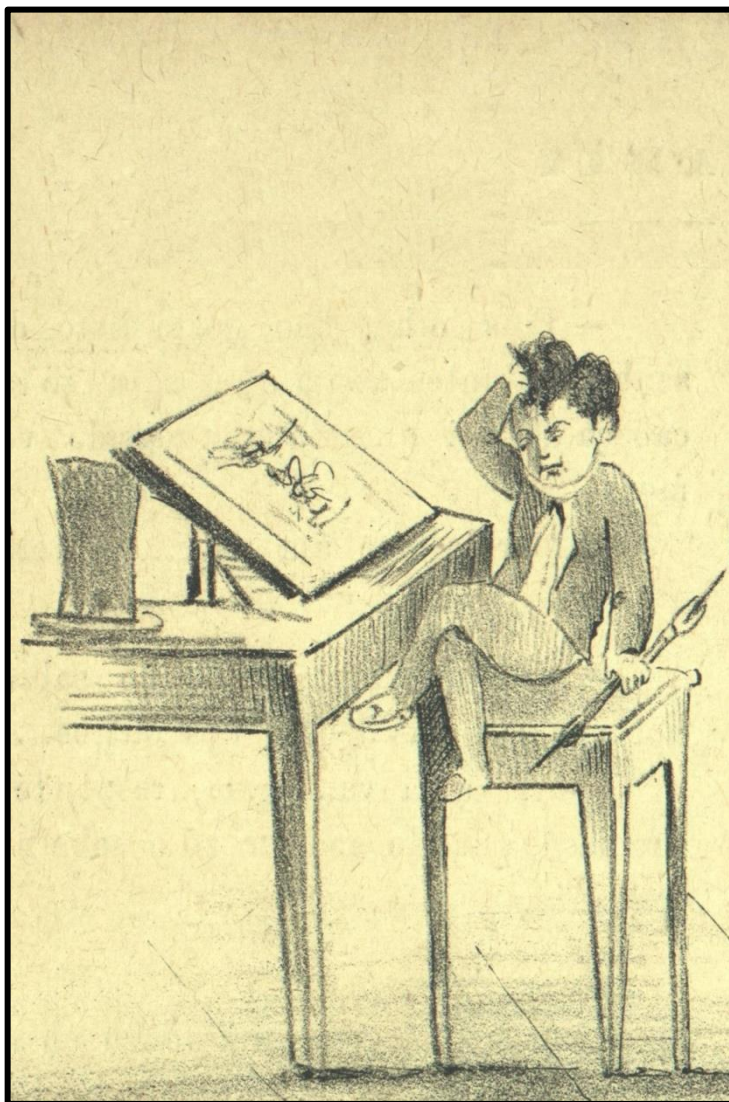
As críticas ao periodismo foram apresentadas também na forma de um conjunto caricatural, no qual o *Maruí* era representado pelo bobo da corte, símbolo tradicional da caricatura e dos órgãos da imprensa que adotavam tal recurso. Na mesa de litografia, com o

¹⁶³ MARUÍ. Rio Grande, 7 de março de 1880.

crayon à mão, pronto para elaborar o próximo desenho, o bobo constatava que tinha “muito que tratar”, mas lembrara que havia um bolo pronto a ser distribuído dentre os membros do jornalismo. Na ilustração seguinte, ficava demarcado que se tratava de um “pão de ló”, referindo-se à disponibilidade de um valor em dinheiro, “para se gastar com a imprensa em defesa de muitas coisas e tal”. Diante disso, o bobo da corte constatava que “nós também somos gente, e já que é para o bem de todos e do governo, venha de lá uma fatia”, afinal, “ninguém melhor do que nós, pode defender essas coisas”. O semanário denunciava assim uma suposta venalidade em meio às ações jornalísticas, alegando a seguir que era necessário que a imprensa tivesse preocupações mais relevantes como o progresso e a sua própria liberdade. Entretanto, observava que os interesses políticos acabavam por se sobrepor à abordagem das causas consideradas como mais importantes, tanto que até mesmo a justiça curvava-se “servilmente diante dos graúdos”. O tom irônico e sarcástico que marcava o conteúdo da crítica se mantinha até a última gravura, na qual o bobo dançava “um infernal cançã” com seus colegas jornalistas, revelando que não haveria esforço viável que pudesse mudar as circunstâncias vigentes¹⁶⁴.

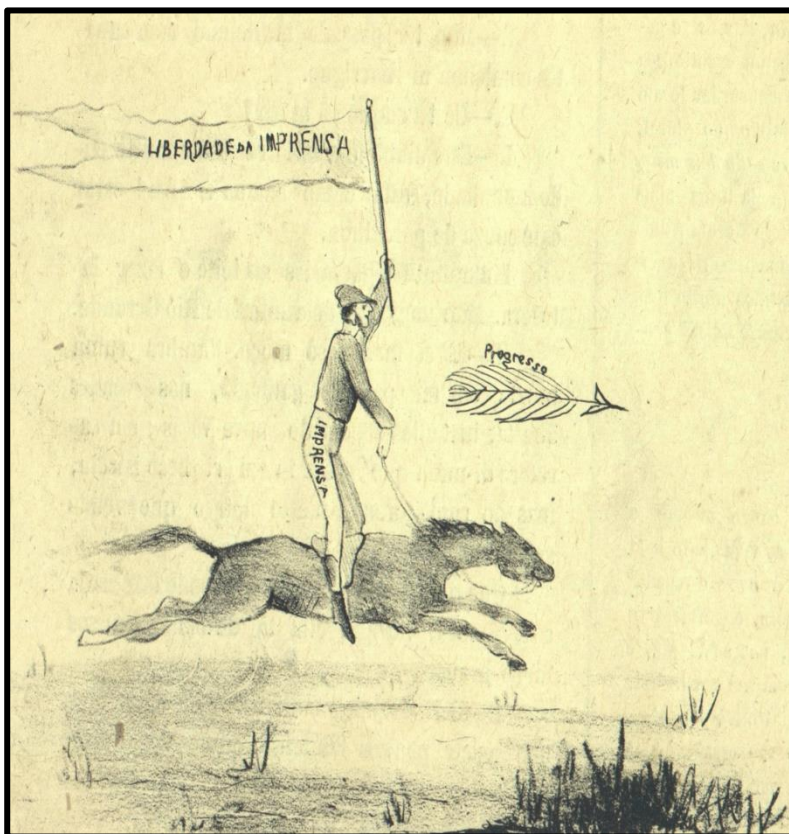
¹⁶⁴ MARUÍ. Rio Grande, 18 de abril de 1880.

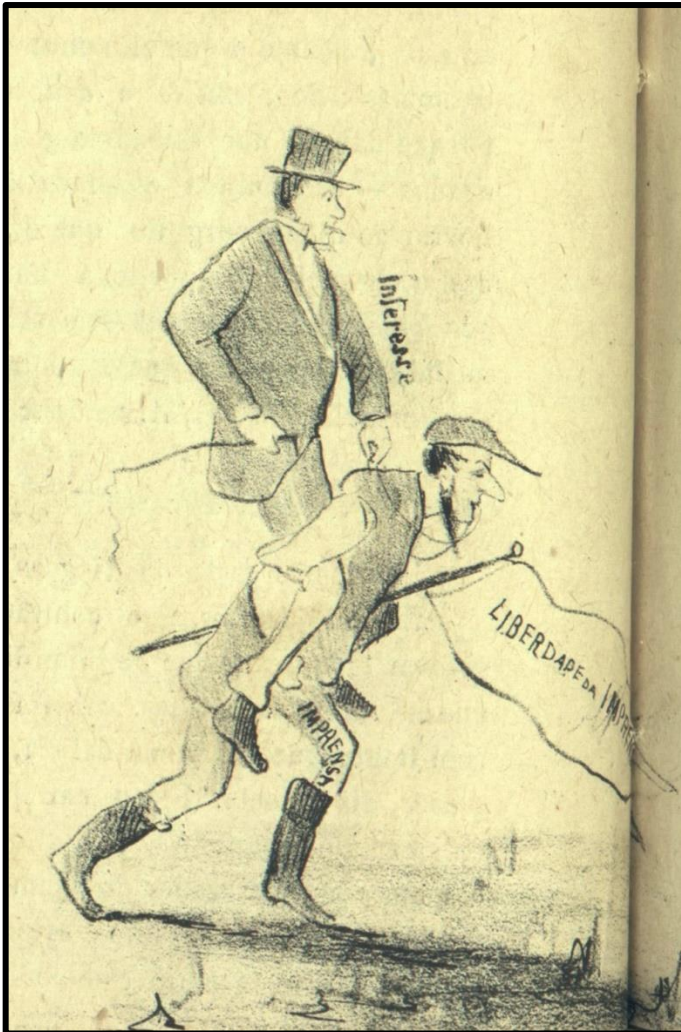
IMPrensa RIO-GRANDINA NOS ANOS 1880: DOIS ESTUDOS
HISTÓRICOS





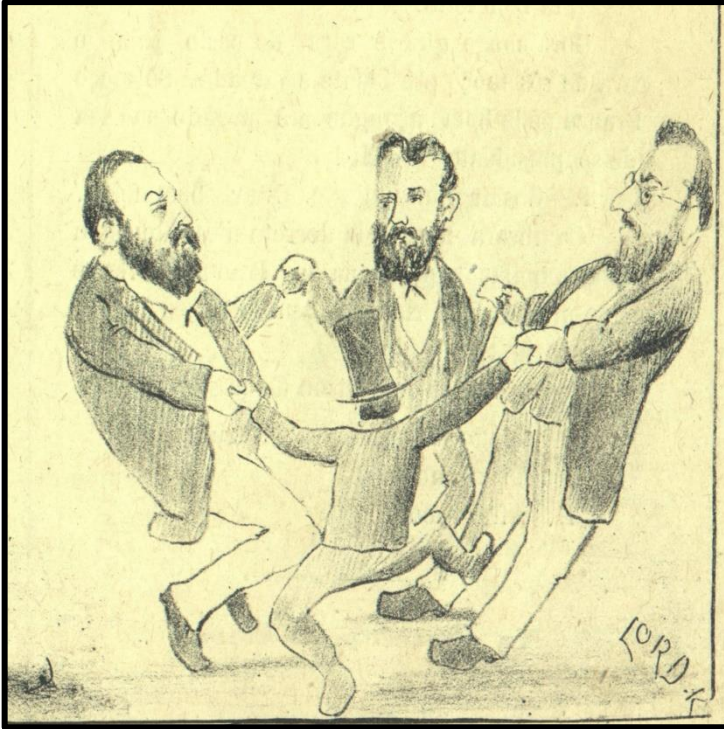
IMPrensa RIO-GRANDINA NOS ANOS 1880: DOIS ESTUDOS HISTÓRICOS





IMPRESA RIO-GRANDINA NOS ANOS 1880: DOIS ESTUDOS
HISTÓRICOS





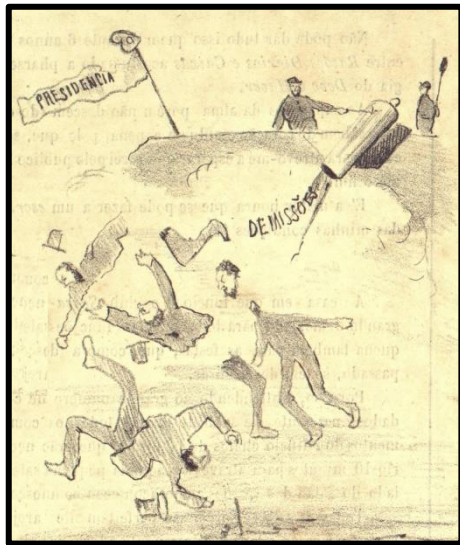
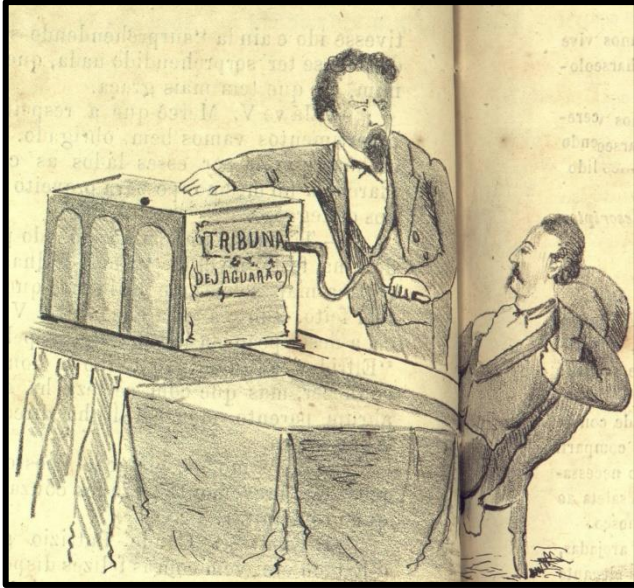
Em mais um conjunto de caricaturas ficava demarcado um possível avanço do ideal republicano na Província, colocando-se um periódico em contraposição e outro em defesa de tais ideias. Um outro jornal era comparado a um realejo que sempre tocava as mesmas músicas em apoio a um partido. As campanhas da imprensa em relação às demissões em massa motivadas pelas inversões partidárias e a defesa irredutível do governo, representado por uma embarcação, também se fizeram presentes nas observações imagéticas da folha rio-grandina. Ao final dessa temática, aparecia um casal

espavorido, com a mulher implorando ao marido que não procedesse mais à leitura dos jornais, tendo em vista o tom exaltado das disputas partidárias que eles expressavam¹⁶⁵.

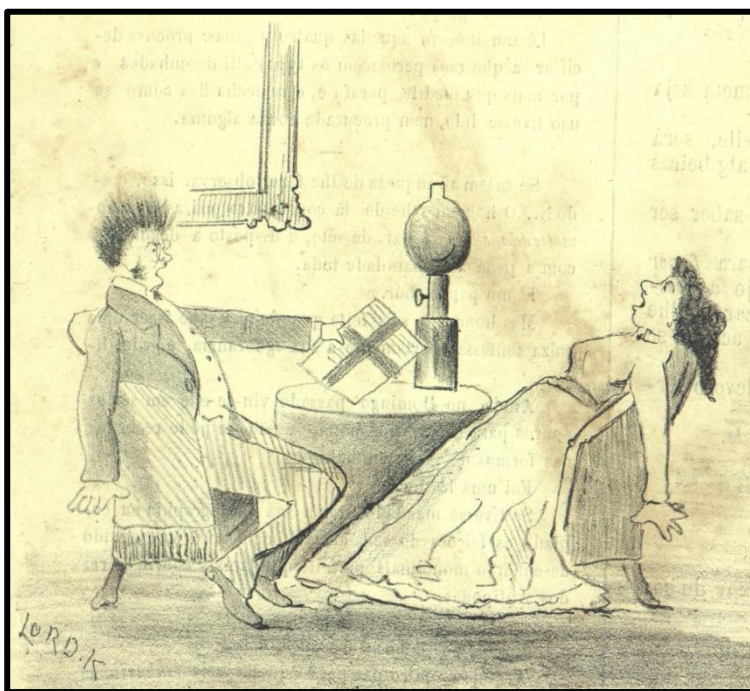
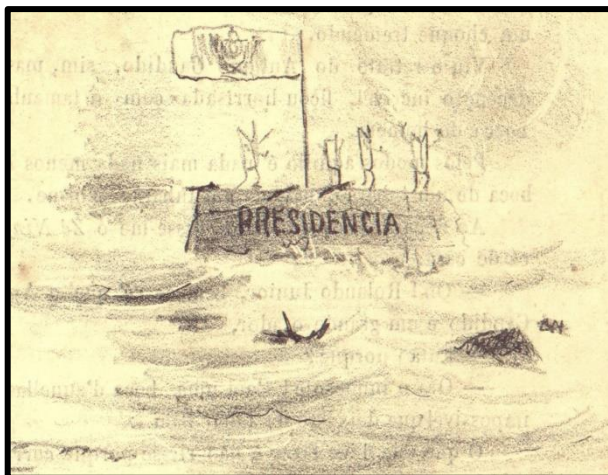


¹⁶⁵ MARUÍ. Rio Grande, 25 de abril de 1880.

FRANCISCO DAS NEVES ALVES



IMPRESA RIO-GRANDINA NOS ANOS 1880: DOIS ESTUDOS HISTÓRICOS



Assim, nas críticas realizadas pelo *Maruí* em relação aquilo que apontava como exageros de partidarismo por parte da imprensa, demarcadas em suas apreciações imagéticas e textuais, não chegava a haver um discurso articulado, uma totalidade discursiva, e sim alguns fragmentos de discursos articulados em relação a uma dada conjuntura política e social, sem perder a potencialidade de ser articulado a diferentes visões do mundo¹⁶⁶. Em tais manifestações não chegava a ser tão relevante as propostas das agremiações tradicionais - liberal e conservadora - e nem mesmo o nascente republicanismo. A perspectiva essencial era criticar os possíveis excessos discursivos empregados pelos jornais, bem como os supostos procedimentos nem sempre recomendáveis, ao associarem-se às diversas estratégias no sentido de buscar o poder, ou nele permanecer. Crítico por natureza, desde seus primórdios, o *Maruí* não poupava ninguém, nem mesmo seus companheiros de jornalismo.

¹⁶⁶ PINTO, Céli Regina. A sociedade e seus discursos. In: *Com a palavra o senhor Presidente José Sarney*. São Paulo: Hucitec, 1989. p. 43-45.



COLEÇÃO RIO-GRANDENSE

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



UNIVERSIDADE
AbERTA
www.uab.pt

Cátedra CIPSH
de Estudos Globais
2020-2025



BIBLIOTECA
RIO-GRANDENSE



9 786553 061170

ISBN: 978-65-5306-117-0