

O ACESSO PORTUÁRIO RIO-GRANDINO NO “TÉTRICO” ANO DE 1881 A PARTIR DA PERSPECTIVA DA IMPRENSA CIDADINA

FRANCISCO DAS NEVES ALVES*

RESUMO

Com a consolidação do papel mercantil da cidade do Rio Grande, o acesso portuário da comuna constituiria uma das questões mais discutidas pelo jornalismo cidadão ao longo de várias décadas. Os óbices oferecidos pela “Barra Diabólica” criariam um ambiente de incertezas e de amplas dificuldades para o comércio da urbe, de modo que a imprensa se tornaria o mais importante veículo para a difusão das discussões e da busca de soluções acerca do tema. Nesse quadro, o ano de 1881 viria a ser um dos mais difíceis em termos de obstáculos ao acesso marítimo no mais importante entreposto provincial. Os reflexos de tais condições nas páginas impressas rio-grandinas, durante o segundo semestre daquele ano, constituem o objeto de pesquisa deste trabalho.

PALAVRAS-CHAVE: cidade do Rio Grande, Porto, Barra, história, imprensa, 1881

Desde as origens da comunidade rio-grandina, foi alvo de grandes preocupações a questão do acesso marítimo, que impunha grandes dificuldades de assistência e abastecimento ao jovem povoado. Após a consolidação da urbe como principal entreposto comercial da província, a denominada “magna questão” se tornaria ainda mais relevante, movendo-se veementes campanhas em busca de soluções para sobrepujar a “Barra Diabólica”. O jornalismo desempenharia papel essencial nesse tipo de mobilização, tornando-se a Barra e o Porto do Rio Grande temas dos mais recorrentes nas páginas impressas rio-grandinas. Anseios socioeconômicos, visões políticas, perspectivas ideológicas, princípios partidários e asseverações de natureza burocrático-administrativa seriam debatidos à extenuação nos jornais que, cada qual com seu norte editorial, agiriam como verdadeiros

* Professor do Instituto de Ciências Humanas e da Informação – ICHI-FURG; Doutor em História – PUCRS.

arautos nas discussões acerca do assunto, nas verdadeiras cruzadas mantidas em torno daquela causa cidadina.

Nesse quadro, o ano de 1881 constituiria um dos mais graves em termos de dificuldades de acesso à comuna portuária, uma vez que, mormente ao longo do inverno, foram inúmeras as embarcações que ficaram presas na costa rio-grandina, umas querendo entrar e outras, sair, mas não podendo transpor a Barra. Desse modo, os acontecimentos daquele ano encontrariam enorme eco nos jornais locais. Diante dos óbices ao acesso marítimo, a pasquinagem não deixaria passar a oportunidade de exercer seu estilo ferrenhamente crítico e mordaz ao tratar do tema. Foi o caso do *Asmodeo*, que, humoradamente, abordou o abandono da Barra do Rio Grande e as prejudiciais conseqüências trazidas ao comércio municipal e provincial. Nas páginas do pasquim, a Barra ganhava vida, fazendo-se ouvir a sua “fala”, sua opinião sobre as circunstâncias de então, num quadro em que ela própria “reclamava” da situação em que as autoridades públicas a haviam deixado¹.

O *Commercial*, sempre preocupado com as atividades mercantis, manifestou-se veementemente quanto ao estado da Barra rio-grandina, considerando-o como deplorável e responsável por graves transtornos em geral e prejuízos imediatos ao comércio. Afirmava que medidas prontas se faziam necessárias, devendo ser adotadas e deliberadas pelo governo ou por quem tivesse competência. Narrava que se achavam na Barra, havia longos dias, à espera do sinal de saída, trinta e tantos navios, carregados de gêneros de exportação da província destinados aos mercados consumidores, ao passo que, fora da Barra, ansiosos pelo sinal de entrada, por qualquer modo, velejavam mais de dez navios, carregados de produtos de importação, alguns dos quais já escasseavam no mercado. Descrevia a ansiedade perante a desagradável situação dos passageiros que, à vista da Barra, não podiam, contudo, transpô-la, ou ainda daqueles navios em que a falta de alimentos e os horrores da fome acudiam ao espírito da tripulação. Conjecturava ainda que, admitindo-se que fosse prolongada a estada da embarcação naquela circunstância, faltariam provisões de boca ou de carvão para seguir a viagem. Destacava que os comentários davam conta de que a Barra estava impraticável, o canal estreitara-se e mudara

¹ ASMODOE. Rio Grande, 7 ago. 1881. Era a seguinte a “fala” da Barra apresentada pelo pasquim: “Para que me mandaram abrir os senhores? Para que mandaram cavar o meu fundo? Para que as maiores esquadras do mundo passassem por sobre mim. No entanto, aqui estou às moscas. Apenas de longe em longe sinto sobre as minhas águas um ou outro navio em 11, 12, 13 palmos de água. Ora se isso continua assim, eu ‘obstruo’ com certeza. Volto ao antigo estado”.

de direção, os ventos eram contrários, o mar alteroso, as vagas sucessivas e as águas baixas, numa perspectiva, enfim, tétrica para os navegantes².

O agravamento da crise levaria à proliferação de controvérsias entre os jornais quanto à atuação do comando da Barra da Província, com críticas e elogios a essa autoridade pública e sua conduta diante dos graves acontecimentos³. O “trágico ano”, como foi considerado o de 1881, encontrou repercussões também no *Echo do Sul*. Segundo o jornal, muito se vinha escrevendo sobre o assunto da Barra, mas tudo era o mesmo que pregar no deserto, uma vez que as representações da Associação Comercial, as reclamações da imprensa, os relatórios dos inspetores da praticagem demonstrando a necessidade de reformar o material de serviço, enfim, tudo tinha sido inútil. Considerava que o governo entendia que, ou não eram dignas de fé todas essas informações, ou que não valia a pena o Estado despender alguns contos de réis com os melhoramentos na Barra do Rio Grande do Sul, fazendo ouvidos de mercador. Narrava que havia tempos que a Associação Comercial da cidade, interpretando as queixas do comércio e da imprensa, secundara os pedidos dos comandantes da Barra, reclamando alguma atenção do Governo Imperial para o estado quase inservível do seu material, bem como na Câmara dos Deputados e no Senado, vozes se fizeram também ouvir no mesmo sentido, mas tudo fora e continuava sendo inútil, já que o governo nenhuma atenção prestava a essas reclamações, apesar de tratar-se de avultados interesses do comércio e da navegação⁴.

O *Echo* fazia várias cobranças quanto a providências, por ser a Barra a mais arriscada de todas quantas havia no litoral de um a outro extremo do Império, e, portanto, a que deveria merecer mais atenção dos poderes públicos, já que era cheia de escolhos, sujeita a constantes evoluções, de maneira a não inspirar confiança, por isso que, no curto espaço de poucas horas, dava e negava acesso aos navios, devendo, mais do que qualquer outra, dispor de um material que oferecesse as melhores garantias de segurança. Lamentava que era o contrário o que se via, num contexto em que algumas frágeis catraias, que, apesar da intrepidez e valentia dos práticos, quase não se prestavam aos serviços, senão em condições favoráveis do tempo, e um vapor de calado superior à profundidade ordinária da Barra, eram as embarcações de

² O COMMERCIAL. Rio Grande, 20 ago. 1881.

³ ARTISTA. Rio Grande, 22 ago. 1881; ARTISTA. Rio Grande, 27 ago. 1881; O COMMERCIAL. Rio Grande, 29-30 ago. 1881; O COMMERCIAL. Rio Grande, 27 nov. 1881.

⁴ ECHO DO SUL. Rio Grande, 25 ago. 1881.

que a praticagem dispunha. Nesse sentido, destacava o jornal que, no inverno, nas piores temporadas, quando a Barra obstinava-se em não dar saída nem entrada aos navios que, em grande número, aguardavam ocasião de transpô-la, dificilmente se conseguia sondar o canal e prestar qualquer serviço às embarcações que demandavam a província, e isso se repetia quase todos os anos, e ainda mais acentuadamente nos últimos tempos⁵.

Ainda de acordo com o periódico rio-grandino, os navios permaneciam dias e dias fundeados na costa, sem haver meio de comunicação com eles, por falta de uma embarcação apropriada, com segurança e calado para transpor a Barra, e o governo sabia ou deveria saber de tudo isso, mas nenhuma providência dava, apesar das reclamações dos seus funcionários, do comércio e da imprensa. Ressaltava a necessidade de uma lancha a vapor, a qual teria sido mandada para outro ponto do Império, e exclamava que tal situação não poderia continuar assim, pois, se o governo não podia ou não queria fornecer o material necessário para a Barra, melhor era que entregasse a sua administração a uma empresa particular que dispusesse de elementos para fazer o serviço com mais regularidade, segurança e prontidão. Por fim o *Echo do Sul* afirmava que – nem tanto nem tão pouco – não exigia que o governo fizesse da Barra da Província a *menina dos seus olhos*, mas também deixá-la quase ao abandono, não prestando a menor atenção às suas necessidades, constituía desleixo censurável, porque afetava importantíssimos interesses do comércio⁶.

A péssima situação da Barra no ano de 1881 também encontraria eco nas páginas do *Diário do Rio Grande*, que publicou alguns artigos sobre o tema. Numa dessas abordagens, o jornal destacava que uma das mais urgentes necessidades públicas provinciais era a deficiência de recursos de que dispunha a Barra e reclamava que os devidos melhoramentos ainda não haviam sido obtidos. Na concepção da folha, as embarcações e aparelhos à disposição para enfrentar o problema do acesso não mais se coadunavam à situação reinante, sendo necessária uma imediata renovação⁷. Dentre as melhorias necessárias, o jornal indicava a presença de uma catraia a vapor na prestação dos serviços de acesso⁸. Em setembro daquele “nefasto” ano, o *Diário* lembrava que havia pouco clamara por providências a fim de atenuar as condições físicas da Barra, que eram as mais deploráveis possíveis, funestas para

⁵ ECHO DO SUL. Rio Grande, 25 ago. 1881.

⁶ ECHO DO SUL. Rio Grande, 25 ago. 1881.

⁷ DIÁRIO DO RIO GRANDE. Rio Grande, 26 ago. 1881.

⁸ DIÁRIO DO RIO GRANDE. Rio Grande, 27 ago. 1881.

o comércio e para a navegação, e manifestava satisfação pela possibilidade que o melhoramento pela folha sugerido – a obtenção de uma catraia a vapor – estaria por ser providenciado pelas autoridades governamentais⁹.

Outro melhoramento anunciado pela imprensa era a escavação para dragagem do cais da alfândega, destacando-se que os trabalhos vinham apresentando os melhores resultados e prosseguiam com a precisa atividade, devendo ser em breve concluídos¹⁰. Nessa época, O *Commercial* divulgava que se projetava experimentar, na remoção das areias que obstruíam o canal de acesso da Barra, uma máquina de ferro com rodas dentadas, que deveria funcionar com o auxílio dos rebocadores que se prestassem a esse auxílio, garantidas unicamente as despesas com o combustível. Explicava que a proposta seria a de fazerem face a essas despesas alguns negociantes e armadores da cidade e que se tratava de uma simples experiência, uma vez que máquinas semelhantes àquela em referência eram empregadas na Europa na desobstrução de canais e barras arenosas, com manifesto aproveitamento. Considerava assim dignos de louvores os negociantes e armadores que se propunham um não pequeno sacrifício pecuniário e os proprietários de rebocadores que colaborassem para o fim indicado, consistindo essa iniciativa, portanto, num assinalado e relevante serviço¹¹.

Os habitantes buscavam lançar mão de todas as medidas que estivessem ao seu alcance. Dentre as várias experiências que se ideava ou implementava no sentido de atenuar ou resolver os problemas de acesso ao Rio Grande, o *Artista* publicou matéria em que mostrava acreditar que tal intento pudesse ser atingido por meio do uso de dinamite. Afirmava que tinha chegado a tal ponto o estado da Barra que tentar algum esforço para seu melhoramento, ainda que transitório, parecia de todo necessário. Explicava que tal objetivo já fora traçado várias vezes pela iniciativa privada e deveria ser alvo das vistas e das ordens dos poderes do Estado, pois não se tratava de consumir dinheiro em uma obra de luxo ou de vaidade, de que só se aproveitaria a cidade, e sim consistia na abertura de comunicações da província com o resto do mundo. Destacava também que o serviço de dragagem não vinha sendo suficiente para sobrepujar os óbices, perante o que sugeria o emprego da dinamite, como um precioso recurso para a abertura

⁹ DIARIO DO RIO GRANDE. Rio Grande, 6 set. 1881; DIARIO DO RIO GRANDE. Rio Grande, 18 set. 1881. A questão da obtenção de uma catraia a vapor também foi abordada em: O COMMERCIAL. Rio Grande, 1º set. 1881; O COMMERCIAL. Rio Grande, 4 set. 1881.

¹⁰ DIARIO DO RIO GRANDE. Rio Grande, 19 out. 1881.

¹¹ O COMMERCIAL. Rio Grande, 28 out. 1881.

temporária da Barra, destruindo os bancos de areia que pela praticagem fossem julgados os mais perigosos. Apontando as propriedades e características da dinamite, o jornal defendia que esse explosivo aplicado por meio de cilindros de pouca resistência aos bancos de areia deveria produzir efeitos incalculáveis, com o choque de água que atuaria como condutor das obras desagregadas, e manifestava desejo de que tal técnica fosse empregada¹².

Outra tentativa foi noticiada pelo jornalismo: por iniciativa de alguns cavalheiros e com o concurso do corpo comercial da praça, se iria tentar, por meio de uma grade dentada, remover parte das areias que obstruíam o canal. Informava-se que a grade, depois de consertada, fora conduzida para o pontal da Barra, mas que permanecera sobre o trapiche e não entrara em serviço, não sendo conhecido o motivo da delonga no começo de um trabalho do qual todas as probabilidades fariam esperar bom êxito. Explicava-se que a Barra continuava em estado pouco lisonjeiro, e, por conseguinte, a causar grandes transtornos ao comércio e à navegação, de modo que seria conveniente dar execução a tal idéia. No dia seguinte, esclarecia-se que esse projeto de remoção das areias da Barra não havia sido efetivado tendo em vista que a Barra não tinha permitido. Havia necessidade de alguns acessórios que estariam sendo preparados; a grade, para trabalhar satisfatoriamente, carecia de algumas modificações, o que se estaria a fazer com toda a pressa; os vapores que tinham de puxar a grade precisavam de alguns preparos, esperando-se ultimar os trabalhos para breve¹³.

A imprensa insistia em tratar das peripécias por que passavam aqueles que pretendiam adentrar ao Rio Grande. Era o caso do *Commercial*, ao relatar que a Barra da Província, essencialmente em determinadas épocas do ano, ficava em tal situação que se conservavam à vista muitos navios, ora fundeados, ora velejando, por espaço de dois, três e mais meses, aguardando ensejo favorável a entrar. Explicava que, a não ser assim, só restava a esses navios arribarem aos portos distantes de Santa Catarina ou Montevidéu, e a arribada em tais condições, sempre muito prejudicial, acarretaria ainda a conseqüência de, se regressassem os navios arribados a este Porto, darem-se os mesmos obstáculos na Barra, sempre caprichosa e inconstante, mudando às vezes de um momento a outro, sem que os navios distanciados pudessem adivinhar ou prever as ocasiões dessas mudanças. Nessa linha, destacava que eram então forçados esses navios a, depois de uma longa viagem, conservarem-se à vista da

¹² ARTISTA. Rio Grande, 29 out. 1881.

¹³ ECHO DO SUL. Rio Grande, 4 nov. 1881; ECHO DO SUL. Rio Grande, 5 nov. 1881.

Barra, sujeitando-se a todas as contrariedades, aguardando ocasião favorável a singrar o canal, num quadro em que a demora longa, além de toda a expectativa, embora repetidas vezes se desse, não poderia ser prevista e prevenida, sentindo os navios sujeitos a essa demora a falta de comestíveis e água, necessários a alimentar a tripulação e passageiros. Destacava ainda que, nesse transe, seria necessário que os navegantes procurassem suprir-se, vindo à terra, mas só o poderiam fazê-lo vencendo um longo espaço, arrostando alterosas vagas em uma frágil embarcação miúda, e isso mesmo em ocasiões em que o mar não estivesse cavado e tormentoso. Concluía o jornal considerando fundamental uma virada em tal situação e, esperançosamente, declarava estar convencido de que as providências reclamadas não se fariam demorar¹⁴.

A gravidade da situação inspirava artigos contundentes, como no caso em que o *Echo do Sul* afirmava que o comércio do Rio Grande do Sul atravessava uma crise cujas conseqüências, a continuar semelhante estado de coisas, sugeririam temerosas apreensões, estando a província a braços com ingentes dificuldades. Nesse quadro, o jornal descrevia que o comércio via-se manietado em seus movimentos, não lhe sendo possível, por motivos de ordem superior e alheios à sua vontade, cuidar do seu desenvolvimento, ampliar as suas transações e atender a todas as suas exigências, e tudo isso devido ao mau estado da Barra, que continuava impondo dificuldades insuperáveis e agravando as circunstâncias econômicas provinciais. Explicava ainda que não era só ao comércio que atingia o mal de que todos se queixavam, uma vez que todas as classes sentiam os efeitos dessa situação anormal e todas participavam dos prejuízos causados pela prolongada demora de navios em grande número dentro e fora da Barra¹⁵.

A narrativa mais uma vez descrevia a penosa situação na costa gaúcha, apontando que havia embarcações que aguardavam havia meses ensejo de entrar e sair a Barra, com grandes e incalculáveis transtornos e prejuízos aos armadores e donos dos respectivos carregamentos, navios que já teriam tempo para chegar a seu destino e virem ou irem de volta. Havia navios no Porto carregados de produtos bovinos destinados à Europa e América do Norte, os quais havia longos dias se viam impossibilitados de transpor a Barra e seguir viagem, o mesmo se dando com alguns navios carregados de charque. Segundo o jornal, no intuito de facilitar a saída dos que havia longo tempo aguardavam a ocasião de sair, recorrera-se à medida extrema de aliviar

¹⁴ O COMMERCIAL. Rio Grande, 21-22 nov. 1881.

¹⁵ ECHO DO SUL. Rio Grande, 26 nov. 1881.

alguns de maior calado, porém os resultados, exceção de bem poucos navios, não corresponderam ao meio empregado; algumas embarcações, apesar de terem aliviado, continuavam no ancoradouro da Barra, por absoluta impossibilidade de sair, e ocorria o mesmo com alguns navios fora da Barra, o que era muito mais trabalhoso e de maiores despesas. Diante de tal contexto, o *Echo* opinava que não seria preciso grande experiência e sagacidade para avaliar os prejuízos resultantes dessa lamentável contrariedade, que tanto impressionava o comércio¹⁶.

Ainda segundo o *Echo do Sul*, os dias sucediam-se e sempre o mesmo estado de coisas, as mesmas dificuldades, a mesma barreira antepondo-se ao movimento marítimo, de maneira que as esperanças no dia seguinte se desvaneciam com mais um desengano, e assim sucessivamente, no decurso de meses e meses, salvo curtas intermitências, durante as quais bem poucos navios tinham a felicidade, uns de entrar, outros de seguir a seus destinos. Nessa perspectiva, o periódico mantinha a argumentação que aquele não era um problema simplesmente local, e destacava que o tempo ia passando e o comércio da província vendo de dia a dia tomar vulto os obstáculos que se antepunham como muralha inexpugnável ao seu desenvolvimento, havendo motivos para que o desânimo se apoderasse de toda a população, não só da cidade do Rio Grande, mas de toda a província. Considerava, assim, que aquele era um mal geral, não afetando só os interesses citadinos, pois não era só o Rio Grande que sofria, era Porto Alegre, era Pelotas, era Jaguarão, era todo o sul da Província, de maneira que o interesse seria de todos, que deviam, portanto, manifestar o maior empenho em que não se prolongassem essas contrariedades, ou pelo menos que não se repetissem muitas vezes. Sugeria que todos se representassem junto ao governo, demonstrando-lhe a necessidade de prestar toda a atenção à Barra do Rio Grande e de, mesmo com sacrifício da população e dos cofres públicos, melhorá-la de maneira a evitar os imensos prejuízos que arruinavam o comércio e a província¹⁷.

A campanha do *Echo do Sul* era persistente ao instar por providências. Apontava que, enquanto o governo, qualquer que ele fosse, não se compenetrasse de que não era com paliativos que se melhorava uma Barra em condições da do Rio Grande do Sul, haveria de o comércio da província sentir os desastrosos efeitos da falta de navegação, porque esta haveria de irremediavelmente retrair-se enquanto o canal não lhe desse entrada franca. Destacava que um bom

¹⁶ ECHO DO SUL. Rio Grande, 26 nov. 1881.

¹⁷ ECHO DO SUL. Rio Grande, 26 nov. 1881.

vapor nas condições exigidas pela experiência e uma ou mais catraias a vapor poderiam prestar importantes serviços e facilitar a baldeação de malas e passageiros dos paquetes, mas não proporcionariam entrada aos navios quando a Barra não o permitisse, de modo que era para o melhoramento desta que deveriam convergir os esforços do governo e as reclamações do comércio por seus mais legítimos órgãos. Considerava que, enquanto não o fizesse, haveria aquele de ver decrescerem dia a dia as rendas de suas repartições, e este irem desaparecendo gradualmente os meios de ação, os seus elementos de vida¹⁸.

O jornal buscava demonstrar o quanto se tornava cada vez mais negativa a visão sobre o Rio Grande no exterior. Afirmava que na Europa já não era fácil encontrar-se navio de certo calado que se prestasse a receber frete para o Rio Grande do Sul, como no caso do porto de Cádiz, onde constava que dificilmente se encontrava navio para carregar sal para esta província, salvo de pequena lotação. Informava que a notícia do mau estado da Barra chegara a todos os portos com os quais se mantinha relações comerciais, de forma que ela, que nunca gozara de bons créditos, nos últimos meses tinha piorado de tal forma que sugeria ao espírito sérias apreensões. Questionava onde iria parar a província se não houvesse brevemente uma reação da natureza que operasse a profundidade do canal e, por outro lado, se a Barra tivesse apenas curtos instantes de melhora, quem queria sujeitar-se a esperar dias e dias, meses e meses, que ela se dignasse a franquear-lhe ingresso. Diante de tal situação, lançava a conclamação de que a todos cabia o dever de levantar-se como um só homem para reclamar dos poderes públicos que se dignassem atentar para o mau estado da Barra do Rio Grande, de que dependiam incalculáveis interesses e o próprio futuro desta terra rio-grandense¹⁹.

¹⁸ ECHO DO SUL. Rio Grande, 29 nov. 1881.

¹⁹ ECHO DO SUL. Rio Grande, 29 nov. 1881. Ainda nessa linha, afirmava o jornal: “O capitão de navio que há 60, 90 e 100 dias permanece fora da barra, aguardando entrada, e durante esse tempo sofrendo toda sorte de contrariedades, quiça de privações, de regresso ao porto de partida dificilmente se resolverá a vir novamente a esta província. O receio de ter de cruzar longos dias fora da barra e mais tarde outros tantos dentro atemoriza-o, e só com vantagens inaceitáveis por parte dos carregadores, se resolverá a aceitar frete para o Rio Grande. Por sua parte os armadores não enviarão seus navios para esta Província, senão em último caso, à falta de melhor negócio. E o que sucede com o capitão do navio, sucede com o armador, com o comerciante e até com o próprio tripulante. Ora, as conseqüências desse deplorável estado de coisas somos nós que sofremos. Não é só o comércio, é a província inteira, exceção da fronteira com o Uruguai. Não pedimos favores, reclamamos o que é de justiça que se faça. O governo deve ser tão interessado como nós no melhoramento da barra. Os interesses do Estado ressentem-se como os do comércio das dificuldades que à navegação oferece a Barra da Província. O rendimento das repartições arrecadadoras decresce de dia a dia, contrastando-se assim

Já ao final de 1881, o enfático *Echo do Sul* permanecia publicando editoriais e artigos com seus diagnósticos. Peremptoriamente afirmava que a Barra continuava no mesmo estado e tendia a piorar dia a dia, ameaçando a província e especialmente a praça do Rio Grande com uma crise tremenda, de maneira que urgia que todos que se interessassem pelo futuro municipal e provincial deveriam reclamar providências de quem cumpria dá-las. Considerava que tal situação não poderia continuar, pois os prejuízos já não eram de pequena monta, a cada dia que passava cresciam de maneira assustadora, não havendo comércio, por mais opulento que fosse, que pudesse resistir a essas contínuas e temerosas contrariedades. Apontava que não se poderia lutar com o imprevisível e com o indefinido, mas que, havia longos meses, numerosos navios pairavam fora da Barra, e outros à espera de seguirem seus destinos, e todos os dias se esperava que a Barra melhorasse, e todos os dias a Barra desenganava, obstinando-se em seu estado de impraticabilidade, muitas vezes até para os próprios vapores de reboque. Nesse círculo vicioso, questionava quem poderia prever os prejuízos incalculáveis que o futuro, e bem próximo, reservaria ao comércio, se continuassem indefinidamente as coisas nesse pé²⁰.

Na concepção do *Echo*, era a ruína da província o que se deparava no fundo daquele deplorável quadro, era o desaparecimento da navegação de longo curso e de cabotagem e o próprio desaparecimento da província em todos os seus elementos de riqueza e de prosperidade. Lançava questionamentos sobre o comportamento da população, perguntando se todos se conservariam indiferentes e constatando que todos se queixavam e se lamentavam, mas ninguém se mexia ou se compenetrava do mal que afetava profundamente os interesses do comércio, e ninguém tomava a iniciativa no movimento geral de reclamação aos poderes públicos. Exclamava que isso não

com o espírito progressista da época. Tudo progride. A indústria tende cada vez mais a melhorar e, portanto, a desenvolver a área de sua produtora atividade. O comércio cresce por toda a parte na razão direta do consumo; a população aumenta, e com ela a necessidade e o consumo. Só na Província do Rio Grande parece dar-se o contrário, por isso que o rendimento das alfândegas, que é o termômetro do desenvolvimento ou decadência do comércio, diminui em vez de aumentar. A causa dessa decadência é a Barra, sua constante impraticabilidade, opondo-se tenaz e obstinadamente à entrada e saída de navios. Dela depende, pois, o futuro de progresso ou de ruína da Província. Sem a Barra, ou com a Barra no estado em que se acha, onde iremos parar? Compenetremos todos de que o negócio é de suma gravidade, e empenhem-nos para convencer o governo, se é que já o não está, de que sem importantes melhoramentos a Barra do Rio Grande continuará a opor sérias dificuldades à navegação e, portanto, ao desenvolvimento do comércio e da província”.

²⁰ ECHO DO SUL. Rio Grande, 1.º dez. 1881.

poderia continuar assim, já que estavam em jogo valiosíssimos interesses – o futuro e a vida da cidade e da província. Informava que estavam cerca de setenta navios fora da Barra, alguns deles havia dois, três e mais meses, e tais embarcações não representavam somente o valor de seus cascos, a vida e interesses de suas tripulações, mas também de três a quatro mil contos, ou mais. Por outro lado, apontava que, dentro da Barra, esperavam ensejo de sair cerca de quarenta embarcações, das quais algumas já tinham tempo de estar carregando nos portos para onde levavam o carregamento que tinham a bordo, ficando nos seus carregamentos representado aquele valor, resultando em oito mil contos aproximadamente em jogo, dependendo dos caprichos da Barra e prejudicando sensivelmente os mais vitais interesses das atividades mercantis²¹.

Para a folha, esse conjunto de fatores levava a um longo cortejo de conseqüências, cada qual mais lamentável, e todas redundando em prejuízo da cidade e da província, entretanto não era tomada uma resolução qualquer tendente a obviar essa interminável série de males. Nesse quadro, mais uma vez conclamava que se reunisse a Associação Comercial para tratar do assunto e convocasse uma reunião geral de todo o seu corpo e de todos os demais que tivessem interesses de qualquer ordem arriscados a sofrer com a prolongação do mal de que todos se queixavam. Sugeriria que se não havia meio expedito de melhorar a Barra, que o governo mandasse contratar embarcações de pequeno calado que pudessem fora da Barra aliviar os navios, e argumentava que não era um sacrifício que se lhe pedia, e sim um serviço do qual tanto tinha a lucrar o comércio local como o Estado. Considerava que havia, incontestavelmente, algumas vantagens ao meio que indicava, evitando-se pelo menos maior prejuízo, entretanto a

²¹ ECHO DO SUL. Rio Grande, 1.º dez. 1881. A esses, o periódico adicionava outras modalidades de prejuízos: “Calculem-se os transtornos que da longa paralisação de tão avultado capital provêm ao comércio, principalmente nesta praça, e digam-nos se não é o caso para todos que se interessam por esta terra ficarem seriamente apreensivos e receosos do futuro. E não é só isso; as conseqüências desse lamentável estado de coisas não se limitam aos prejuízos ocasionados pela impossibilidade de entrarem e saírem navios. Há outras ainda. O porto acha-se quase deserto de navios; nunca talvez em época alguma, depois que o Rio Grande é praça comercial, se viu tão limitado número de embarcações de barra fora ancoradas em nosso porto. Acresce que as tripulações começam a murmurar de descontentamento, constando-nos que algumas já se têm revoltado. A causa explica-se facilmente. Contratadas por viagem, essas tripulações não podem acostumar o espírito à idéia de que, só à espera de entrada ou saída, estejam tanto ou mais tempo do que o necessário para fazer a viagem. Daí a má vontade com que servem e cumprem as ordens do comando. Consta-nos também que alguns capitães, com o fim de ressaltarem a sua responsabilidade, já vieram a terra lavar o competente protesto”.

praça do Rio Grande não poderia, por si só, pôr em prática esse alvitre, pois a despesa era superior às suas forças, além do que bastavam os prejuízos que já tinha sofrido o comércio com a longa demora de seus carregamentos a receber e a expedir. Defendia também que cabiam providências imediatas, com o que se prestaria um importantíssimo serviço ao comércio em geral da província e, em particular, da praça, mas, para que o governo o fizesse, compenetrando-se da gravidade do caso, seria preciso que os não menos interessados lhe reclamassem prontas e enérgicas providências²².

Diante dos enormes prejuízos, inclusive com ameaça de desabastecimento e elevação desenfreada de preços, ao final daquele fatídico ano a Associação Comercial do Rio Grande promoveria mobilização para reivindicar remédios àquela calamidade, inclusive buscaria associar-se às praças de comércio de Pelotas e Porto Alegre para, em mutirão, levar em frente aquele intento²³. Uma melhoria na situação do acesso seria alentadora, mas não suavizava as apreensões quanto ao problema estrutural que continuaria a ser enfrentado. Nesse sentido, destacava-se que o estado da Barra, nos últimos dias, permitira a saída e entrada de maior número de embarcações, que havia longos meses aguardavam favorável ensejo, umas a terminarem e outras a começarem a viagem, fato que produzira a mais viva satisfação nos representantes do comércio da cidade e mesmo em toda a população. Narrava-se que a praça do Rio Grande já se ressentia da falta de gêneros de primeira necessidade e, a perdurar por mais algum tempo o estado da Barra, mais sensível se tornaria essa falta e incalculáveis seriam os prejuízos e tristes as conseqüências. Exclamava-se que a Providência Divina viera em auxílio do Rio Grande, mas convinha a atenção para os fatos que se observaram e que se sucederam sem interrupção, os quais aconselhavam que não se deveria descansar à sombra dos benefícios prodigalizados pela Providência, e que a

²² ECHO DO SUL. Rio Grande, 1.º dez. 1881. O jornal sugeria como deveria dar-se a mobilização pela causa: “Por isso entendemos que é o caso de reunir-se a Associação Comercial e convocar uma reunião do comércio com esse fim. Se for possível, envie-se até uma comissão ao Rio de Janeiro, a pedir ao Governo Imperial, em nome do comércio e da população em geral, que se digne prover de remédio o mal que nos atrofia e debilita. Urge não perder tempo. Não confiamos no dia de amanhã, porque é talvez mais uma esperança que se desvanece, mais um desengano que recebemos. A gravidade das circunstâncias aconselha-nos toda atividade e o emprego de meios prontos e decisivos. Para grandes males, grandes remédios. O governo não deixará de atender às nossas justas reclamações, tanto mais que não lhe exigimos impossíveis”.

²³ O COMMERCIAL. Rio Grande, 2 dez. 1881; O COMMERCIAL. Rio Grande, 5-6 dez. 1881; O COMMERCIAL. Rio Grande, 9-10 dez. 1881.

previsão humana deveria envidar esforços a conseguir, quanto possível, fruir esses benefícios por esforço próprio²⁴.

Condições desesperadoras pareciam pedir medidas desesperadas e a hipótese do uso de dinamite como solução para a questão do acesso aparecia mais uma vez nas páginas da imprensa rio-grandina, a qual noticiava a chegada à cidade de um indivíduo que seria um especialista que se achava em Santa Catarina e viria à província sulina com o fim de examinar a possibilidade de, por esse meio, destruir o banco que obstruía a Barra. Para lá se deslocou, acompanhado de uma comissão da Associação Comercial e de outros cavalheiros, constando que do exame a que procedeu, verificou a impossibilidade de aplicar com bom êxito a dinamite, visto um dos bancos ter a extensão de 700 a 800 metros, e outro de uma milha a uma milha e meia. Anunciava-se que o visitante ainda pretendia estudar o meio de mais fácil execução e eficácia, se fosse possível, e do resultado do seu exame prometia apresentar relatório²⁵. Pouco depois, era anunciada a chegada de comissão enviada pelo Ministério da Marinha incumbida de estudar os melhoramentos de que fosse suscetível a Barra da Província, e de remover, se fosse possível, os obstáculos que se antepunham à sua livre navegação²⁶.

²⁴ O COMMERCIAL. Rio Grande, 8 dez. 1881.

²⁵ ECHO DO SUL. Rio Grande, 10 dez. 1881.

²⁶ ECHO DO SUL. Rio Grande, 18 dez. 1881. A respeito da comissão, o periódico informava e opinava: "Como é natural, desejamos ardentemente que a comissão seja brilhantemente sucedida em seus trabalhos, e que do resultado destes possam o comércio e a navegação auferir as maiores vantagens. Presidida por um distinto oficial, com longa prática da Barra, de cuja praticagem foi durante alguns anos inspetor, é de esperar que a digna comissão corresponda à expectativa pública, dando cabal desempenho ao seu encargo. Não deve, entretanto, a comissão – permita-se-nos a franqueza da indicação – limitar-se aos seus exames e trabalhos na Barra propriamente dita. Outras coisas há que reclamam também a sua inspeção, e para as quais naturalmente chamará a sua atenção o Sr. Capitão-Tenente comandante da Barra. Referimo-nos ao material do estabelecimento da praticagem, que se acha em estado quase inservível. Há muita coisa a reformar, a principiar pelas catraias dos práticos, cujo estado de ruína não oferece a menor garantia de segurança. Noutro tempo, raras vezes havia necessidade de mandar à cidade o vapor do Estado ao serviço da Barra. Para receber carvão, por exemplo, mandava-se uma das catraias, não havendo portanto necessidade de retirar o vapor da Barra, onde raríssimas vezes se podiam dispensar os seus serviços. Hoje não se pode fazer isso, porque não há embarcações em condições de poder substituir o vapor. As únicas catraias em estado de serviço são empregadas no banco. As outras estão a cair de podres; quem embarca nelas corre sério risco de vida. A comissão pode convencer-se disso, examinando-as. Pelo que diz respeito ao restante do material, edifícios, etc., tudo está igualmente a reclamar reforma completa. O edifício que serve de escritório, de quartel, de arrecadação e vigia, consta-nos que ameaça ruína; acha-se no mesmo estado a casa do comandante da Barra, o qual viu-se na necessidade de retirar dali sua família, com receio de ver a todo momento desabar o prédio sobre ela. O serviço de bandeiras, que é o que há de melhor na Barra,

Uma vez no Rio Grande, a chefia da comissão dirigiu-se à Barra, a fim de dar princípio aos trabalhos para os quais, por ordem do Governo Imperial, viera à província. Destacava-se que havia muito se fazia sentir a necessidade de um estudo sério e consciencioso, do qual pudesse advir ou um resultado completo ou um desengano absoluto, uma vez que, para os interesses gerais da província, seria muito preferível a certeza esmagadora ao estado de dúvida em que ela estava vivendo, sujeita a um sem-número de contrariedades insuperáveis, com enormíssimos prejuízos ao comércio. Conjeturava-se que, admitida por um momento a hipótese de que não haveria remédio para os males que ocasionavam a inconstância da Barra, sem dúvida seria mister cuidar de encaminhar para outro ponto a navegação, visto que era impossível ficarem todos privados do grande concurso dessa poderosa alavanca de progresso, entretanto não haveria como desesperar da situação, nem facilmente se abriria na província um porto artificial, provado como estava que não havia portos naturais. Desse modo, vaticinava-se que já era tempo de que o governo houvesse providenciado no sentido de liquidar peremptoriamente a questão da Barra, que todos os anos apresentava piores atestados da má vontade com que servia e da rebeldia de que era dotada²⁷.

Ficava declarada a expectativa de que aquela comissão de profissionais encarregada de obviar os inconvenientes da Barra atingisse seus intentos, trazendo resultados que correspondessem de modo completo às aspirações gerais da província e à dedicação que, no assunto, mostrava o corpo comercial da praça. Declarava-se que a comissão estaria esperançada de obter um resultado satisfatório dos trabalhos a que ia proceder, bem como todos deveriam ter esperanças, de sobejo alentadas pela autoridade científica daqueles que as manifestavam. Considerava-se, entretanto, que não se tratava de um trabalho a executar de um só jato e sob as impressões do primeiro

também precisa ser reformado. Informam-nos que à distância é difícil distinguir a cor dos sinais (já desbotados), o que ocasiona não poucos inconvenientes. A torre está sem óculo, pois o que ali se acha de pouco serve, visto o seu relativamente pequeno alcance, do que tem resultado não poucas vezes supor-se em 13 palmos o navio que se acha em 16, e sueco o que traz bandeira holandesa. Tal é o estado a que se acha reduzido o material da praticagem e quase tudo o que lhe pertence. É de esperar, portanto, que a digna comissão lance para tudo isso as suas vistas, e demonstre ao governo imperial a conveniência de melhorar todos os utensílios da Barra, a fim de que o serviço possa ser feito com mais presteza e segurança, evitando-se assim uma grande parte dos inconvenientes que tanto concorrem para as dificuldades que encontram as embarcações que demandam à Barra. Que a comissão seja, pois, feliz, e que o comércio e a navegação colham resultados da sua vinda à Província, são os nossos votos”.

²⁷ ARTISTA. Rio Grande, 19 dez. 1881.

momento, e sim de uma obra que reclamava toda a ponderação e todo o cálculo, como sucedia àquelas que deveriam ser executadas de acordo com os infalíveis princípios de uma ciência conhecida. Explicava-se que a Barra não precisava de um paliativo, um simples melhoramento, carecendo de um corretivo severo à maneira irregular e anômala por que se estava portando²⁸.

Nesse sentido, a idéia fundamental seria a adoção de medidas bem refletidas que viessem a trazer resultados duradouros, pois não se poderia fazer desaparecer um obstáculo num dia, para aparecer no dia seguinte outro mais forte e mais invencível que nunca, ato que constituiria um labor ímprobo e prejudicial, pois o reaparecimento importaria em novos esforços, em novas lutas, novos trabalhos e onerosos dispêndios, ademais dos prejuízos de ordem puramente econômica que causaria ao comércio e ao público em geral. Defendia-se, assim, o combate com calma e reflexão a esse mal de horrorosas conseqüências, uma vez que a precipitação poderia trazer a morte, porque seria tanto a morte para o Rio Grande a obstrução da Barra como a abertura de uma outra em qualquer outro ponto. Pretendia-se, então, que se realizasse um estudo prévio e consciencioso, o qual determinaria naturalmente o *modus faciendi* do serviço, e este deveria visar a um objetivo seguro e completo, isto é, colocar a Barra em estado de confiança, senão para uma eternidade, ao menos para um largo número de anos. Desejava-se prudência, sisudez, prática e autoridade dos profissionais que analisariam a questão, confiando-se a eles o futuro do Rio Grande e com ele a garantia da prosperidade da província, de modo que muito se teria de gratidão àqueles que conseguissem abrir de uma vez para sempre a grande porta por onde entravam a riqueza e a civilização provinciais e por onde saíam as provas materiais de que eram os rio-grandenses um povo que trabalhava, se agitava e pensava²⁹.

Encerrado o ano de 1881, as manifestações quanto ao ingresso pelo litoral continuariam a se fazer ouvir, como no caso exemplificativo, nos primeiros dias do ano seguinte, quando a imprensa rio-grandina produziria uma série consecutiva de artigos sobre a Barra da Província. Chamava-se a atenção para o estado de *interdição natural* da Barra, o qual estaria a trazer repercussões no quadro local, regional, nacional e internacional, principalmente tendo em vista a constante existência de grande quantidade de embarcações, em longo aguardo, para entrar ou sair do Rio Grande. Apontava-se que várias foram as soluções pensadas, mas nenhuma tivera o desejado resultado, citando-se a

²⁸ ARTISTA. Rio Grande, 19 dez. 1881.

²⁹ ARTISTA. Rio Grande, 19 dez. 1881.

experiência com torpedos para explosão dos bancos de areia, realizada por uma comissão de profissionais, que resultara em mais um fracasso. Concluía-se que a situação não poderia ser mais desanimadora, e o remédio estaria única e definitivamente em se fazer alguma coisa de sério e de permanente, que restabelecesse a confiança e que autorizasse a volta de toda a navegação desviada, e com ela a vida e animação essenciais ao progresso da província, esperando-se as devidas medidas das autoridades governamentais³⁰. Segundo a imprensa, a Barra do Rio Grande era conhecida pelos marítimos como a mais perigosa e temida de toda a América Meridional, fazendo-se referência a vários dos projetos até então entabulados na busca de soluções, citando-se inclusive a experiência da Associação Comercial que, por meio de grades de ferro arrastadas por vapor, revolvera as areias dos bancos de maneira a tentar expulsá-las, com resultados pouco expressivos, bem como mencionavam-se outros estudos que tinham por perspectiva o deslocamento do transporte para outras localidades³¹.

Dessa forma, os jornais representariam com clarividência os anseios da comunidade no que tange às urgentes necessidades de melhorias na infra-estrutura de transporte marítimo da cidade do Rio Grande. Cada qual, com sua estratégia discursiva e seus modelos editoriais, expressava as aspirações de que as providências fossem tomadas, ou os prejuízos poderiam ser incalculáveis e até irreversíveis. Dentre as várias questões levantadas pelas folhas estiveram: o constante interesse em diagnosticar as razões daqueles obstáculos, a busca de interação e a sugestão de soluções; a necessidade de investimentos privados e públicos, tanto na esfera local, quanto na provincial e na nacional, ressaltando-se que, apesar de vultosos, os dispêndios teriam retorno garantido, tendo em vista os progressos que deles adviriam; a cobrança de atitudes mais sólidas dos homens públicos, de modo que a situação não ficasse entregue à vontade da natureza e ao capricho das intempéries, ou ainda aos desígnios da “providência divina”; os enormes prejuízos oriundos das dificuldades de acesso, os quais variavam desde os sazonais/circunstanciais até os estruturais/conjunturais, havendo inclusive narrativas que apontavam a penúria como resultado da constante obstrução; a falta de abastecimento da urbe portuária, bem como os empecilhos à colocação com maior eficácia da produção pecuária gaúcha nos mercados

³⁰ O COMMERCIAL. Rio Grande, 1.º jan. 1882; DIARIO DO RIO GRANDE. Rio Grande, 18 jan. 1882; ARTISTA. Rio Grande, 26 jan. 1882.

³¹ DIARIO DO RIO GRANDE. Rio Grande, 19 jan. 1882.

consumidores e os incrementos cada vez maiores por que passavam os custos de fretes e de serviços para a chegada de produtos às terras sulinas; e a ênfase de que as perdas advindas dos limites de acesso não atingiam apenas as lides mercantis, pois também trariam nefastos resultados a todos os segmentos e contextos socioeconômicos. Além disso, buscava-se demarcar que aqueles males não atingiam apenas a localidade do Rio Grande, e sim a província como um todo³². Os acontecimentos retratados pelos jornais à época seriam fundamentais para uma tomada de decisões no que tange à planificação quanto ao remédio aquele “mal” rio-grandino, de modo que, no lustro seguinte, estariam projetados os molhes da Barra, embora a sua execução e realização, assim, como a do Novo Porto, só tenham se concretizado depois de mais de três décadas³³. Tornava-se, assim, a imprensa um dos mais importantes porta-vozes da comunidade rio-grandina em sua diuturna luta contra o “mal maior” e em prol de buscar-se a solução para a “magna questão”, tão evidenciada naquele “tétrico” ano de 1881.

³² ALVES, Francisco das Neves. *Porto e Barra do Rio Grande: uma secular aspiração que se tornou realidade (uma introdução ao tema)*. Porto Alegre: CORAG, 2007. p. 175-176.

³³ Sobre a questão da Barra e do Porto do Rio Grande, ver: 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; CALAND, Pieter. *Amélioration de la Barre de Rio Grande do Sul – Brésil: rapport présenté au Gouvernement Brésilien*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1886; COUTO, A. J. da Costa. *Conferências sobre melhoramentos da Barra do Rio Grande do Sul*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1897; ESPÍRITO SANTO, Miguel Frederico do. Castilhismo, capitalismo e obstrução da Barra. In: ALVES, Francisco das Neves; TORRES, Luiz Henrique (Orgs.). *Temas de história do Rio Grande do Sul*. Rio Grande: Ed. da FURG, 1994. p. 69-81; ESPÍRITO SANTO, Miguel Frederico do. *A abertura da Barra do Rio Grande e a política econômica do castilhismo*. 2. ed. Porto Alegre: EST, 2004; NEVES, Hugo Alberto Pereira. O porto do Rio Grande no período de 1890-1930. *Revista do Departamento de Biblioteconomia e História*. Rio Grande: Ed. da FURG, v. 2, n. 1, p. 67-110, 1980; NEVES, Hugo Alberto Pereira. Estudo do Porto e da Barra do Rio Grande. In: ALVES, Francisco das Neves; TORRES, Luiz Henrique (Orgs.). *A cidade do Rio Grande: estudos históricos*. Rio Grande: FURG/SMEC, 1995. p. 99-106; PRADEL, Antonio. *Histórico da Barra do Rio Grande*. Rio Grande: Câmara do Comércio, 1969; e VIANNA, Lauro de Brito. *A cidade, o porto e a barra de São Pedro do Rio Grande do Sul*. Rio Grande: FURG, 2007. Acerca da imprensa rio-grandina da época, ver: ALVES, Francisco das Neves. *A pequena imprensa rio-grandina no século XIX*. Rio Grande: Ed. da FURG, 1999; e ALVES, Francisco das Neves. *O discurso político-partidário sul-rio-grandense sob o prisma da imprensa rio-grandina (1868-1895)*. Rio Grande: Ed. da FURG, 2002.

