

PORTO E BARRA DO RIO GRANDE - 90 ANOS DE UMA SECULAR ASPIRAÇÃO QUE SE TORNOU REALIDADE: BREVÍSSIMA NOTÍCIA HISTÓRICA (MARÇO E SETEMBRO DE 1915)

FRANCISCO DAS NEVES ALVES*

RESUMO

Ao consolidar-se como o mais importante porto marítimo do Brasil Meridional, a comunidade do Rio Grande passou a ter como uma de suas mais urgentes reivindicações reformas estruturais que permitissem um melhor acesso à litorânea cidade. Vencer a "barra diabólica" e construir um maior porto constituíram, secularmente, pautas recorrentes à formação histórica rio-grandina, significando o ano de 1915 um ponto de inflexão deste processo. Realizar um brevíssimo estudo introdutório das reações da comuna diante do março e setembro de 1915 é o objetivo deste trabalho.

PALAVRAS-CHAVE: Cidade do Rio Grande, Barra, Porto Novo, história

A formação histórica da cidade do Rio Grande tem sua gênese vinculada à expansão lusa em direção ao Prata e ao interesse em ocupar as terras mais meridionais do Brasil no intento do aproveitamento econômico do gado bravo, num quadro em que o papel estratégico-militar foi o predominante para a incorporação do território sul-rio-grandense. Após a invasão espanhola e a conseqüente perda da função de centro administrativo colonial, a localidade marítima evoluiria paulatinamente, de modo que, a partir das primeiras décadas do século XIX, assumiria um novo significado na história gaúcha, passando a atuar como o mais importante entreposto comercial da Capitania/Província, servindo como escoadouro da produção pecuária-charqueadora rio-grandense, constituindo-se, nas

* Professor do Dep. de Biblioteconomia e História – FURG; Doutor em História – PUCRS.

palavras de um cronista estrangeiro, na porta de entrada do Rio Grande do Sul.

Desde a fundação do Rio Grande, a questão do acesso marítimo passava a ser um condicionante histórico fundamental, e, ao assumir seu relevante papel mercantil, este fenômeno tornou-se ainda mais acentuado. O elemento marcante era a barra do Rio Grande, que ganharia fama com epítetos como “cemitério de navios” ou “barra diabólica”, tendo em vista a sua pouca acessibilidade, o que passaria a constituir grave embaraço às atividades comerciais.

Algumas das primeiras informações escritas não-oficiais sobre o Rio Grande, representadas pelos textos de viajantes que visitavam a comuna portuária, demarcavam testemunhos pouco promissores e, por vezes, funestos, quanto à barra do Rio Grande. Para John Luccock, “a natureza, no que se refere ao litoral rio-grandense, não foi generosa de modo algum”. Auguste de Saint-Hilaire, referindo-se às dificuldades de acesso ao Rio Grande, dizia que a cidade já teria sido abandonada, não fosse a presença da alfândega, tendo em vista que não possuía “verdadeiramente um porto”, além do que a barra “apresenta uma notável irregularidade”, não ficando “sempre no mesmo lugar”. Já Carl Seidler, comentando sobre essa pequena profundidade, considerava que, no Rio Grande, “a água é muito rasa”, de modo que “nem os menores navios podem ir ancorar”. Apesar das simpatias para com a sociedade rio-grandense, Nicolau Dreys fazia referência à “desgraçada posição da cidade”, na mesma linha de Arsene Isabelle, para quem a situação da localidade portuária era “mortalmente triste”. Robert Avé-Lallement é mais direto em suas críticas: a “Barra do Rio Grande é, sem dúvida, uma das mais desagradáveis e mais perigosas que existem”¹. Na mesma linha, Henry Prendergast Vereker afirmava que na “costa do Rio Grande, a máxima atenção deve ser dada para o acerto da posição do navio em latitude e longitude, pois há poucas partes do mundo em que o navegador deve ter tanta certeza de seus

¹ Autores citados por: NEVES, Hugo Alberto Pereira. Estudo do porto e da barra do Rio Grande. In: ALVES, F. N.; TORRES, L. H. (org.). *A cidade do Rio Grande: estudos históricos*. Rio Grande: FURG/SMEC, 1995. p. 99-105.

cálculos"².

Diante desses obstáculos às lides mercantis, a imprensa desenvolveria, ao longo dos decênios, verdadeiras campanhas em prol da ampliação da possibilidade de acesso ao Rio Grande, preito encarado como fundamental para o avanço econômico da (o) Província/Estado. Neste contexto, tanto a pequena imprensa, normalmente em tom crítico-opinativo, como os jornais diários, considerados como representantes da imprensa séria, em longos editoriais e/ou artigos de fundo, discutiram à extenuação o tema, mantendo um caráter fortemente reivindicativo quanto ao intento³. Os planos em torno dos "melhoramentos" da barra e do porto do Rio Grande passaram a constituir ordem do dia nos debates políticos e administrativos, surgindo uma variada gama de projetos ao longo de todo o período imperial e primórdios do republicano, quase todos não executados na prática. Somente na virada do século XIX para a centúria seguinte, as medidas em benefício da barra e do porto tomariam vulto, resultando numa obra monumental levada a efeito, primeiramente, pela iniciativa privada, e complementarmente, com apoio público⁴.

Nessa perspectiva, 1º março de 1915 tornar-se-ia uma data-

² VEREKER, Henry Prendergast. *The British shipmaster's hand book to Rio Grande do Sul*. London: Effingham Wilson, Royal Exchange, 1860. p. 16.

³ A respeito da imprensa rio-grandina, ver: ALVES, Francisco das Neves. *Uma introdução à história da imprensa rio-grandina*. Rio Grande: FURG, 1995; 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.

⁴ Sobre o processo histórico em torno da barra e do porto do Rio Grande, ver: NEVES, Hugo Alberto Pereira. *A insegurança e os naufrágios na barra e litoral sul-rio-grandense (1822-1889)*. In: REUNIÃO DA SOCIEDADE BRASILEIRA DE PESQUISA HISTÓRICA, 10. *Anais...* Curitiba: SBPH, 1991. p. 205-208.; NEVES, Hugo Alberto Pereira. *O Porto do Rio Grande no período de 1890-1930*. *Revista do Departamento de Biblioteconomia e História*. Rio Grande: FURG, v. 2., p. 72-99, jan.-jun. 1980; e v. 3, p. 38-136, jan.-jun. 1982; ALVES, Francisco das Neves; NEVES, Hugo Alberto Pereira. *Naufrágios e naufrágios no litoral do Rio Grande*. Rio Grande: FURG, 2001; BICALHO, Honório. *Melhoramentos da Barra do Rio Grande*. Rio de Janeiro: Typ. Nacional, 1883; PIMENTEL, Fortunato. *Aspectos gerais do Município do Rio Grande*. Porto Alegre: Imprensa Oficial, 1944; ESPÍRITO SANTO, Miguel Frederico do. *A abertura da barra do Rio Grande*. Porto Alegre: Pallotti, 1982.

chave nesse processo histórico, quando “chegou ao Porto do Rio Grande o navio-escola *Benjamin Constant*, que veio dos portos do sul em viagem de instrução”⁵. Era um passo decisivo em direção a vencer-se o óbice da “barra diabólica” e a decisiva ampliação das possibilidades de acesso à marítima comunidade. O jornal *O Tempo* assim narra o episódio: “A garbosa nave zarpou do Porto do Rio de Janeiro, navegando até o Chuí, dali rumando para a Barra do Rio Grande, transpondo-a, livremente, sem o menor embaraço, às 17 ½ horas, com o calado de 6 ½ metros”. E prossegue: “Após salvar à terra, o *Benjamin Constant* atracou ao cais do Novo Porto. (...) A Companhia Francesa pretende oferecer uma festa à oficialidade da corveta brasileira, que trouxe também a comissão do governo federal de verificar a profundidade da Barra”. Complementando a informação: “A Associação Comercial, devendo tomar parte nessa homenagem, reúne-se, hoje à noite, a fim de deliberar a respeito. Há muitos anos não nos visitando um vaso de guerra do porte do *Benjamin Constant*, é natural que este movesse a curiosidade pública, sendo por isso inúmeras as pessoas que desde ontem procuram vê-lo no Novo Porto”⁶.

⁵ ECHO DO SUL. Rio Grande, ano 61, n. 49, 2 mar. 1915, p. 3.

⁶ O TEMPO. Rio Grande, ano 9, n. 75, 2 mar. 1915, p. 2.

O "Benjamin Constant"

Está desde hontem nas nossas aguas o navio-escola brasileiro « Benjamin Constant », que anda em viagem de istrucção com uma turma de guardas-marinha e aspirantes.

A garbosa nave zarpou do porto do Rio de Janeiro ao cahir da tarde de 23 de Fevereiro ultimo, navegando até ao Chuy, que foi marcado, hontem pela manhã. Dali rumou para a barra do Rio Grande, transpondo-a, livremente, sem o menor embaraço, ás 17 1/2 horas, com o calado de 6 1/2 metros. A pós salvar á terra, o « Benjamin Constant » atracou ao cães do novo porto.

Commanda o elegante vaso de guerra o capitão de fragata Aristides Vieira Mascarenhas, tendo como immediato o capitão de corveta Adalberto Nunes. Compõem a officialidade do navio dois capitães-

O TEMPO. Rio Grande, ano 9, n. 75,
2 mar. 1915, p. 2

Ainda o 'Benjamin Constant'

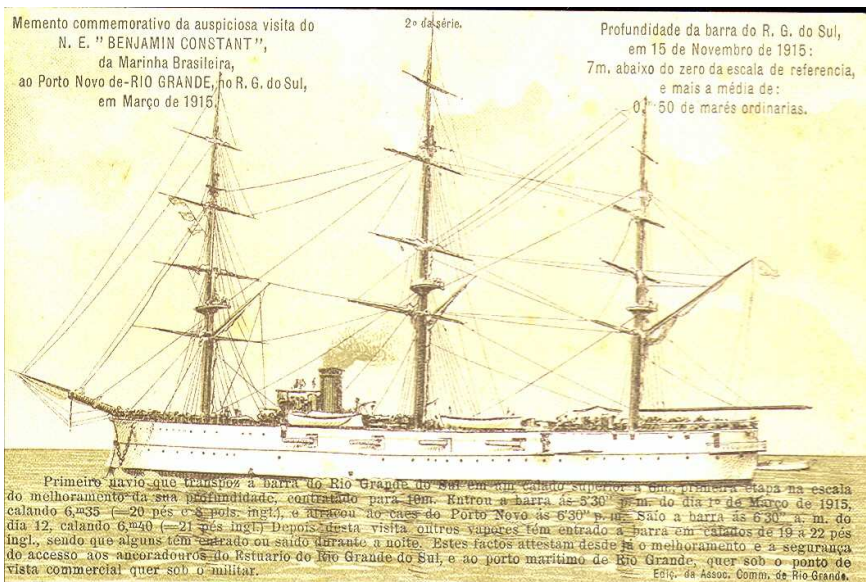
A directoria da Associação Commercial reúne-se, hoje, ás 20 horas, para tomar conhecimento das festas que o commercio e a Companhia Franceza pretendem fazer á officialidade da galera *Benjamin Constant*, que vem em commissão do governo federal, verificar a profundidade da Barra deste Estado.

Deliberar-se-á, tambem, sobre a parte que a mesma Associação Commercial deve ter nellas.

Estiveram em vizita ao *Benjamin Constant* os srs. drs. Mallaval e Barrés, da Companhia Franceza e que fallaram longamente com o commandante do navio.

Disse-lhes este official que aquelle barco encostou ao cães facilmente.

ECHO DO SUL. Rio Grande, ano 61, n.
49,
2 mar. 1915, p. 3.



Cartão postal alusivo à visita do Benjamin Constant

Poucos meses depois da passagem do *Benjamin Constant* se daria a inauguração do Novo Porto do Rio Grande, “com a presença de autoridades civis e militares, membros do corpo consular, representantes das associações, da imprensa e outras ‘pessoas gradas’”, realizando-se uma solenidade que envolveu discursos, atas, bandas, um “lunch com champanha”, oferecido pela Companhia Francesa, numa “festa de tocante cordialidade” em que o tema predominante das falas concentrou-se no histórico dos esforços de longa data empregados em prol da idéia de abertura da barra e construção do porto⁷.

A inauguração do novo porto foi considerada como a culminância “de um melhoramento que satisfaz a aspiração magna do Rio Grande”⁸, e esse espírito ficou demarcado nos discursos proferidos na ocasião. Num deles, afirmava-se que de “parabéns para esta cidade e para o nosso Estado é pois o

⁷ RIO GRANDE. Rio Grande, ano 2, n. 249, 16 nov. 1915, p. 1.

⁸ O TEMPO. Rio Grande, ano 9, n. 283, 16 nov. 1915, p. 2.

momento atual, que marca o ponto de partida de uma era nova para a continuação do desenvolvimento das suas atividades intelectual, industrial e comercial", uma vez que se tinha "chegado à realização da maior parte de uma das mais justas aspirações do Estado do Rio Grande" e da cidade, "cujo esforçado empenho em progredir era a cada passo contrariado pelos obstáculos que se antepunham à sua franca expansão, pela falta da segura comunicabilidade com o exterior e dos elementos essenciais ao rápido desembaraço da navegação que demandava o seu porto"⁹.

Segundo as autoridades públicas, aquela obra representava um feito que serviria ao futuro da sociedade, pois "tantos desejos e esforços congregados, para conjurar esses óbices e assegurar o patriótico intento pelo qual aspirava ardentemente o Estado do Rio Grande do Sul", há "mais de meio século, não podiam deixar de produzir o sucesso afortunado que à geração atual é dado presenciar e constituirá, além dos benéficos resultados que lhe será dado fruir, patrimônio garantidor do engrandecimento das gerações por vir". De acordo com essa concepção, essas gerações restituiriam "em afetuosos agradecimentos os benefícios que receberem, como aos nossos antecessores fazemos, pelos que eles nos legaram", de modo que "os governantes da nação e do Estado, a quem coube a missão de presidir os destinos deste grande país, desde o início dos trabalhos da construção do porto e durante o tempo da execução dos mesmos, são os predestinados", e, lembrando a histórica reivindicação, considerava-os como "continuadores dos estadistas de outras épocas" que receberiam "as bênçãos de glória, de que são também credores aqueles beneméritos"¹⁰.

Os representantes do poder público lembravam também o papel dos empreendedores franceses que haviam realizado a obra, dedicando-lhes "calorosos aplausos" e afirmando que "em boa hora foram estes trabalhos, de tanta magnitude, confiados à Cie. Française du Port de Rio Grande do Sul" e aos "reiterados esforços de seus dignos engenheiros e auxiliares, cuja persistência e comprovada capacidade foram coroadas de tão feliz êxito". O

⁹ Discurso do Dr. Ávila da Silveira, Engenheiro Chefe da Fiscalização do Porto do Rio Grande, citado por: O TEMPO. Rio Grande, ano 9, n. 283, 16 nov. 1915, p. 2.

¹⁰ Id., ibid.

dia escolhido pela dita Companhia para a solenidade foi elogiado: “escolha que a digna Cie. fez da data consagrada à comemoração da pátria republicana brasileira, para a inauguração do porto, é uma homenagem que desvanecidos agradecemos e que bem traduz os seus elevados sentimentos de civismo”¹¹.

Na mesma ocasião, um representante da Companhia Francesa também se fez manifestar, entabulando uma associação entre a abertura da Barra e a inauguração do Porto, ao afirmar que o “acontecimento de hoje assinalará a maior data no desenvolvimento desta cidade, e também posso dizer que será um dos mais notáveis nos anais da prosperidade de todo o Estado, porque ele consagra também a abertura da nossa barra”, lembrando que há “já nove meses que o navio-escola *Benjamin Constant* atravessou a Barra com grande satisfação dos habitantes desta cidade e de todo o Estado”, vindo a “demonstrar aos mais incrédulos que o grande Gaspar da Silveira Martins tinha razão quando dizia: ‘A barra não tem querer’”. Mantendo a linha ufanista, o funcionário da empresa concluía: “Sim, meus senhores, a barra obedeceu às leis da hidráulica, a natureza foi vencida na luta há tanto travada!” Concluindo que: “A fé absoluta no sucesso desta obra – uma das mais belas entre as obras marítimas de todo o mundo – constitui uma glória comum para o Brasil que a projetou e para a França que a executou com concurso de seus capitalistas, que tiveram tanta confiança, e com os seus engenheiros no sucesso deste grande empreendimento”¹².

A inauguração do porto foi também comentada pela mais longeva folha rio-grandina, o *Echo do Sul*, a qual noticiava a cerimônia que estaria a demarcar um fato “cujas vantagens para a vida comercial da cidade serão incalculáveis”. Utilizando-se, inclusive da reprodução de gravuras, o jornal buscava demarcar a vitória do homem sobre a natureza, explicando que os “presentes clichês aqui foram estampados por ocasião da grande reportagem que fizemos, há anos, a todas as obras do Porto e Barra, num quadro em que “bem se pode avaliar, aqueles

¹¹ Id., *ibid.*

¹² Discurso do Dr. Malaval, Superintendente da Cia. Francesa, citado por: O TEMPO. Rio Grande, ano 9, n. 283, 16 nov. 1915, p. 2.

charcos, ilhotas e tremedais de lama desapareceram graças ao esforço tenaz, titânico dos franceses" (ver figuras 6 a 10), de modo que a eles "se deve a glória dessa ousada tentativa", enviando-lhes os "mais entusiásticos parabéns (...) pela realização definitiva das suas aspirações, que a nós, os rio-grandenses, vêm trazer um adiantamento e progresso incalculáveis"¹³.

Essas notícias a respeito do 1º de março e do 15 de novembro de 1915 são apenas exemplificativas de um processo histórico de duração razoavelmente longa, que perpassou desde as origens da comunidade do Rio Grande, na primeira metade do século XVIII, e deita raízes até o presente. As aspirações da coletividade atingiam um momento de indelével importância, com a abertura da barra e a inauguração do novo porto. Era a culminância de um processo reivindicatório que demarcou um amplo avanço econômico, sinal de progresso que, mesmo que nem sempre constante, passaria a constituir elemento-chave na sobrevivência do município do Rio Grande neste já quase um século passado.

¹³ ECHO DO SUL. Rio Grande, ano 61, n. 258, 13 nov. 1915, p. 3.

NOVO PORTO

Realizou se hontem a inauguração do trafego do Novo Porto.

A's 10 horas, reunidos no armazem A 3 as autoridades civis e militares, membros do corpo consular, representantes de associações, da imprensa e outras pessoas gradas, o sr. dr. Avila da Silveira pronunciou um discurso allusivo ao acto, dando por inaugurado o Novo Porto, em nome do sr. ministro da Viação.

Foi lida em seguida a acta da inauguração, a qual foi assignada pela maioria das pessoas presentes.

Logo depois, a Companhia Franceza offereceu, em mesas bellamente adornadas, delicado *lunch*, servindo-se champagne em profusão.

Tomou então a palavra o sr. dr. B. Malaval, pronunciando bello discurso, que noutro logar publicamos.

Proferiu depois conceituosa oração o nosso illustre amigo sr. coronel João Climaco de Mello, digno inspector da Alfandega local, dando por inaugurada a fiscalisação aduaneira no Novo porto.

RIO GRANDE. Rio Grande, ano 2, n. 249, 16 nov. 1915, p. 1.

A inauguração do Novo Porto

Realizou-se, hontem, a inauguração do trafego do Novo Porto.

O acto foi simples, sem caracter popular, o que de certo lhe tirou todo o enthusiasmo. Entretanto, tratando-se, como em verdade se trata, de um melhoramento que satisfaz a aspiração magna do Rio Grande, era de justiça que a nossa população tomasse parte no acto inaugural de hontem, confraternizando por meio do seu regosijo.

A' hora marcada— presentes no armazem A 3, autoridades civis e militares, consules, empregados publicos, pessoal superior e mais funcionarios da Companhia Franceza, comissões de diversas associações locais, representantes do commercio, da industria e de outras classes sociaes, bem como da imprensa local e algumas Exmas. senhoras— o Sr. Dr. Avila da Silveira, engenheiro chefe da fiscalisação do porto do Rio Grande, pronunciou o seguinte discurso :

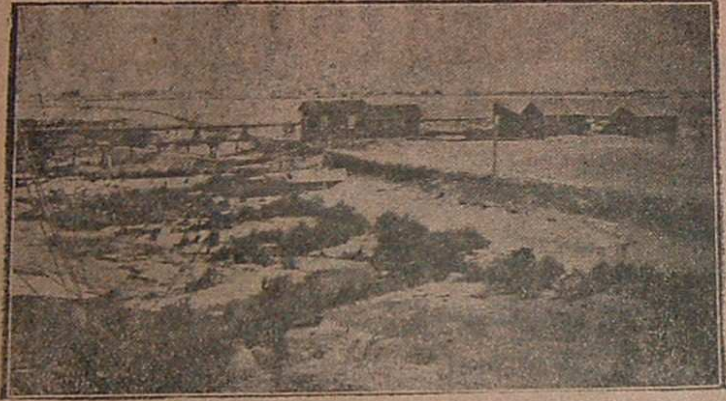
O TEMPO. Rio Grande, ano 9, n. 283, 16 nov. 1915, p. 2.

A inauguração do Novo Porto



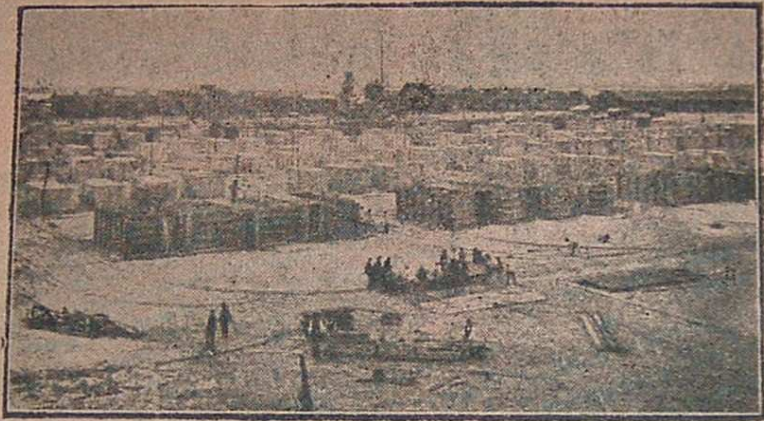
A última casa da ilha do Ladino.

ECHO DO SUL. Rio Grande, ano 61, n. 258, 13 nov. 1915, p. 3.



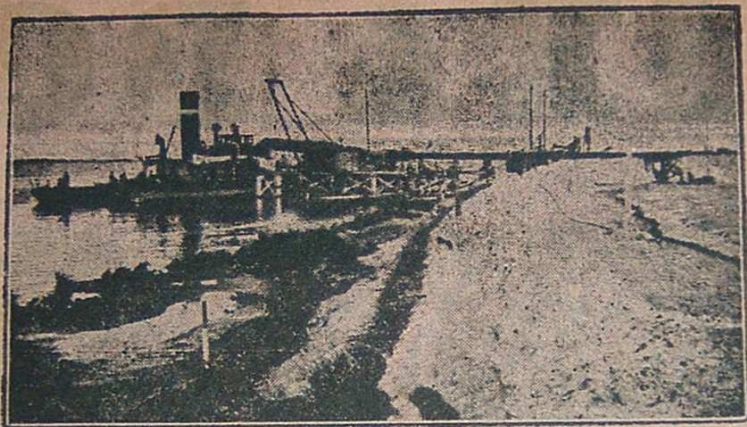
Depois dos primeiros trabalhos, já havia terreno sólido.

ECHO DO SUL. Rio Grande, ano 61, n. 258, nov. 1915, p. 3.



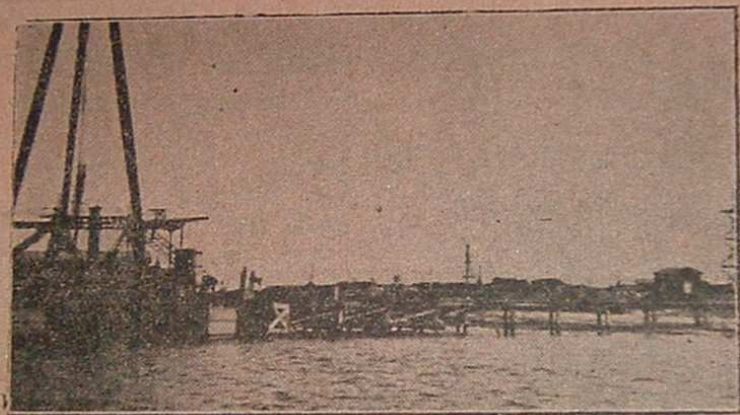
Os blocos de cimento fabricados para o caes

ECHO DO SUL. Rio Grande, ano 61, n. 258, 13 nov. 1915, p. 3.



Os primitivos trabalhos : as dragas de sucção em serviço.

ECHO DO SUL. Rio Grande, ano 61, n. 258, 13 nov.1915, p. 3.



Agua ! Tal era aquelle logar.

ECHO DO SUL. Rio Grande, ano 61, n. 258, 13 nov. 1915, p. 3.