

MICHAEL MULHALL E A CIDADE DO RIO GRANDE EM 1871

LUIZ HENRIQUE TORRES*

RESUMO

Este artigo consiste em uma transcrição comentada do relato deixado pelo irlandês Michael Mulhall quando de sua passagem por Rio Grande no ano de 1871. Considerações sobre as mudanças urbanas que a cidade passava; a dinâmica portuária e a dimensão econômica da cidade; a descrição da Laguna dos Patos, Ilha dos Marinheiros, São José do Norte, Arraial, Povo Novo, Capão Seco e do canal São Gonçalo, tornam esse relato muito pitoresco e com uma dimensão de ineditismo bibliográfico em certas informações prestadas.

PALAVRAS-CHAVE: cidade do Rio Grande; sociedade e economia; relato de viajante; século XIX.

UM ATENTO OBSERVADOR IRLANDÊS

Em 1873, Michael George Mulhall (1836-1900) publicou em Londres o livro *O Rio Grande do Sul e suas colônias alemãs* (título original em inglês: *Rio Grande and its German colonies*)¹. Conforme Abeillard Barreto, o autor nasceu em Dublin em 1836. Formou-se como professor no Carlow College, e, fracassada uma tentativa na vida clerical, veio em 1860 para Buenos Aires, onde residia seu irmão Edward. Nessa cidade, Mulhall resolveu fundar um semanário em língua inglesa – que estaria fadado ao sucesso, dada a preponderância econômica dos britânicos naquela república –, cujo primeiro número apareceu a 1º de maio de 1861. Era o *Standard*, de tão longa duração, do qual se retirou em 1894 para dedicar-se inteiramente à estatística, em cujos trabalhos adquiriu notoriedade mundial. Em princípios de 1900, sua saúde começou a ressentir-se, o que o levou a recolher-se à terra natal, em Killiney, onde veio a falecer em dezembro do mesmo

* Professor do Dep. de Biblioteconomia e História – FURG.

¹ A versão aqui utilizada foi o livro *O Rio Grande do Sul e suas colônias alemãs*. Porto Alegre: Bels; Instituto Estadual do Livro, 1974. A tradução foi de Euclides Santos Moreira e a revisão de Rosaura Eichenberg. A parte reproduzida corresponde às páginas 42, 43, 45 a 53, 123 a 131.

ano.²

Mulhall desenvolve em seu livro uma descrição de sua viagem pela Província do Rio Grande do Sul, destacando a história, geografia, geologia e economia. Sua descrição do que viu na cidade do Rio Grande é o recorte que aqui será transcrito. Em seu texto, observa-se, em 1871, uma agitação na cidade com a expansão imperialista inglesa e as obras de distribuição de gás e água que caracterizam a modernidade urbana naquele período de expansão dos capitais através de obras de infra-estrutura urbana.

Em sua passagem pela cidade do Rio Grande, Mulhall registrou várias observações que retratam a condição urbana da localidade, os arredores, a viagem pela Laguna dos Patos até Porto Alegre. Ele deixou alguns dados sobre a importância do porto do Rio Grande (atual Porto Velho) para o escoamento da produção da província, ressaltando que Rio Grande e Porto Alegre eram os maiores centros econômicos da época.

Os relatos sobre São José do Norte, Ilha dos Marinheiros, Arraial, Povo Novo, Capão Seco e o Rio São Gonçalo são preciosos e pitorescos. Em outras passagens do livro, ele descreve os difíceis caminhos das precárias estradas da região colonial alemã, construindo narrativas que levam o leitor a uma viagem imaginária até aqueles espaços então recentemente povoados pelos europeus. Mas a transcrição aqui realizada restringiu-se a resgatar os comentários feitos em relação a Rio Grande e suas cercanias, fornecendo subsídios para entender-se a conjuntura histórica dos primórdios da década de 1870 na cidade do Rio Grande.

A CIDADE DO RIO GRANDE E A ECONOMIA PROVINCIAL

Mulhall tornou-se um respeitável estatístico, lançando um aguçado olhar nas informações sobre a balança comercial das economias por ele visitadas ou analisadas. Destaca-se, nas informações a seguir, a importância do porto do Rio Grande no escoamento das exportações da então província do Rio Grande de São Pedro.

“A receita e a despesa da província são pequenas, isto é, um dólar por pessoa ou um quarto do orçamento da província de Buenos Aires com igual população. A receita atinge cerca de 110.000 libras

² Conforme Abeillard Barreto, *Bibliografia sul-rio-grandense*. Rio de Janeiro: Conselho Federal de Cultura, 1976, v. 2, p. 966. Mulhall ainda publicou em 1877 o livro *Handbook of Brazil*, e em 1878, *The English in South America*, em que aborda influência de súditos britânicos em países da América do Sul e também no Rio Grande do Sul.

anualmente. A receita do Império derivada das Alfândegas de Rio Grande e Porto Alegre atinge, em média, 350.000 libras por ano, das quais 2/3 provêm de importação, 1/6 da exportação, e o resto de outros impostos. O comércio com a Inglaterra, Hamburgo e os Estados Unidos é considerável: o valor da mercadoria importada é cerca de 600.000 libras, das quais 1/3 vem da Inglaterra, uma quantia quase igual de Hamburgo, e o resto da França, Estados Unidos e Rio da Prata. O valor das exportações pode ser avaliado em 750.000 libras, das quais metade é para a Inglaterra, 1/5 para os Estados Unidos, e o resto para França, Portugal e La Plata. Isso não inclui o tráfico costeiro com o Rio de Janeiro, Pernambuco, Bahia e outros portos do Império, que é igual a todo o conjunto do comércio com o exterior. As exportações para os países estrangeiros consistem quase exclusivamente em couros. As exportações para outras partes do Brasil constituem, na sua maior parte, cereais das colônias alemãs. O porto de Rio Grande representa 2/3 de todo o comércio da província, e o de Porto Alegre, 1/5; além desses, somente Uruguaiana é mercado de alguma magnitude. Porto Alegre e Rio Grande despacham anualmente um milhão de couros e de 30.000 a 40.000 toneladas de carne seca. Os relatórios da Província mostram que 1/3 dessa quantidade vai para a Inglaterra, 1/10 para outras regiões do Brasil, e 1/10 para cada um dos três países, Alemanha, Holanda e Portugal”.

AS IMPRESSÕES DA CIDADE

Nos primórdios da década de 1870, Rio Grande passava por modificações urbanas que acompanhavam princípios de modernidade e de expansão de tecnologia, e que trouxeram à cidade estrangeiros detentores de conhecimentos nos campos da iluminação a gás, da distribuição de água e da dragagem, esta última realizada pela firma inglesa de Albert Smith e Coulborn no canal do Rio Grande, em 1871. Em 1872, foi inaugurado o novo cais do Porto Velho, uma obra necessária para a manutenção das atividades portuárias. As obras do Mercado Público haviam sido finalizadas na década anterior. A pavimentação da cidade, iniciada em 1862, somente teve um grande impulso em 1874. As obras de iluminação a gás foram iniciadas em 1871, e a Hidráulica foi inaugurada em 29 de julho de 1871, ocorrendo o fechamento dos poços que ainda existiam na Praça Tamandaré e que forneceram água à população desde o século XVIII. Toda essa movimentação foi captada por Mulhall em suas observações sobre a cidade, desde sua chegada pelo navio “Camões”.

“Rio Grande, 13 de novembro de 1871. O Camões entrou no

porto hoje de manhã cedo e encontrei a cidade numa azáfama desusada, devido à inauguração das obras de instalação de gás. Para qualquer lado que se vá encontram-se engenheiros ingleses: uns fazem parte das obras de água, outros da companhia de gás, alguns da dragagem de Pelotas e outros, ainda, dos trabalhos de aprofundamento da Barra de Rio Grande, empreendidos pelo governo. Como consequência natural, todo estrangeiro é tomado como engenheiro. Mais de uma vez me foi perguntado se pertencia às obras de gás ou de água, e ainda não me decidi por nenhuma das duas. Os hotéis estão tão cheios de engenheiros ingleses que teria sido obrigado a me alojar num sótão sobre a cozinha do sr. Pascal, se não fora um senhor hospitaleiro que me recebeu de braços abertos e colocou sua casa inteiramente à minha disposição.

À primeira vista, Rio Grande é um lugar sem atrativos. Desde a entrada da barra, a paisagem é, por várias milhas, apenas uma interminável sucessão de montes de areia. É um posto de considerável comércio, com navios de 250 toneladas ancorados ao longo da praia. Num ponto, vêm-se negros embarcando couros para a Inglaterra, mais além, outros descarregando farinha chilena vinda de Montevidéu.

Alguns desses negros são escravos, outros são livres e possuem muito dinheiro, mas todos são indivíduos alegres e bem-humorados. As ruas são limpas, irregulares, bem calçadas e ladeadas por casas de estilo brasileiro, algumas de quatro a cinco andares, com as frentes decoradas com azulejos azuis e brancos, o que poupa aos olhos do visitante o brilho terrível das cidades espanholas caiadas de branco. O interior das melhores casas lembra o conforto europeu, mas a feição mais notável são as dimensões espaçosas das salas, que, além disto, têm inúmeras janelas e são deliciosamente frescas e agradáveis.

A casa de Proudfoot & Co.³ é uma das mais bem situadas na rua

1875, ³ John Proudfoot era um escocês natural de Glasgow, que veio para Buenos Aires em 1835. Alguns anos após, transferiu-se para o Rio Grande, aí se estabelecendo com a sociedade Proudfoot, Usc & Moffat. Em 1852, fundou em Montevidéu a firma Proudfoot & Cia., retirando-se em 1855 para a Inglaterra. De então em diante fez várias visitas periódicas à América do Sul, e em 1862 concebeu a idéia de transformar Rio Grande numa zona produtora de algodão, trazendo para isto lavradores experientes, maquinaria, etc., de seu país, iniciando no Cocuruto (São José do Norte), próximo à Barra, o novo empreendimento. Foi essa a única iniciativa em que perdeu dinheiro, nela invertendo cerca de 20.000 libras, mas ao fracassar a cultura algodoeira, ainda tratou de convertê-la numa grande horta para o abastecimento da cidade. Sua última viagem ao Rio Grande do Sul foi em 1873, quando encontrou a linha de navegação que estabelecera onze anos antes, para Porto Alegre, com um enorme tráfego. Pouco mais tarde, a 8 de março de com 74 anos de idade, falecia Proudfoot em Lisboa, para onde se transferira

Pedro II, a principal de Rio Grande. Perto dessa casa há um belo edifício quadrado (com lojas no andar térreo) que custou 30.000 libras esterlinas e foi construído no ano passado.

Quase na frente da Alfândega está a loja dos senhores Halliwell, farmacêuticos, um ponto de encontro favorito dos estrangeiros. O clube destes, com muitos salões envidraçados de vastas dimensões e temperatura amena, tem vista para o porto e a lagoa, ainda permitindo a visão da fértil Ilha dos Marinheiros e do subúrbio aquático de São José do Norte. Como na maioria das cidades brasileiras, vale a pena uma visita ao mercado, que é abundante em frutas, vegetais, peixes etc. provenientes da Ilha dos Marinheiros. O pessoal do mercado é constituído principalmente de negros, e diz-se que uma preta velha é proprietária de seis escravos de sua própria cor. Há fileira de árvores através do mercado, o que lhe dá um aspecto agradável.

As praças e algumas das ruas também são arborizadas. Perto da praça principal está a Câmara Municipal, um edifício quadrangular, onde os conselheiros municipais se reúnem. Também ali se acha a redação do *Echo do Sul*, um dos principais matutinos. Esta pequena cidade de 17.000 habitantes orgulha-se de possuir cinco jornais diários. Há um pequeno teatro chamado Sete de Setembro, em homenagem à data da Independência do Brasil. Mas o mais belo edifício é o hospital, que é suficientemente grande para uma cidade como Buenos Aires. É admirável como os brasileiros sobressaem na assistência aos sofrimentos humanos. As igrejas são pequenas, e as três que visitei nada possuem de notável ou artístico.

A polícia e os funcionários públicos são corteses, respeitosos e bem-vestidos. Na verdade, em toda parte percebem-se os sinais de uma administração sadia e de um bom governo; entretanto, não posso deixar de mencionar que os funcionários da Alfândega nos deixaram esperando meia hora ao sol, porque o *vista* estava tomando seu café da manhã.

Os hotéis são pequenos e pouco confortáveis, mas a *cuisine* (cozinha) é boa; preços razoáveis, ventilação imperfeita. Apesar das dunas ao redor da cidade, a temperatura é geralmente amena, devido à brisa marítima quase diária; e diz-se que, no inverno, o frio é intenso. Algumas milhas para o interior há vegetação luxuriante. A quinta do Arraial do sr. Crawford, a nove milhas de distância, lembra os ensombradas avenidas de Aranjuez, no planalto deserto da Antiga Castela. Produziu 100.000 laranjas na última estação.

buscando melhoras para a saúde. (BARRETO, Abeillard. *Bibliografia Sul-Rio-Grandense*. Rio de Janeiro: Conselho Federal de Cultura, 1976, v. 2. p. 968).

Numerosos vapores ligam Rio Grande a Pelotas, Porto Alegre, Jaguarão e outros portos das lagoas dos Patos e Mirim. O melhor deles é o Guaíba (no qual parto hoje para Porto Alegre), que foi construído no Clyde, para os srs. Proudfoot & Co., a grande casa inglesa com a qual o comércio e o progresso de Rio Grande estão identificados. Há também duas linhas de vapores que ligam essa cidade com os portos marítimos do Brasil e La Plata. Nada supera as elegantes acomodações dos vapores costeiros da Larnport & Holt, *Calderón* e *Camões*, construídos especialmente para esse comércio e que também levam a bandeira brasileira como navios-correio do Serviço Imperial. Durante os seis meses em que já estiveram navegando, não perderam nem um só dia na barra de Rio Grande, o que é um fato notável, pois os antigos vapores freqüentemente ficavam retidos, por semanas, dentro ou fora da barra, antes de se atreverem a ultrapassá-la. Essa barra constitui um grande obstáculo, mas o governo provincial está decidido a removê-la. Rebocadores estão constantemente em serviço, e, uma vez dentro da barra, o porto oferece abrigo e segurança para a navegação.

O comércio principal está nas mãos dos ingleses ou dos alemães, mas os comerciantes nativos também são inteligentes, ativos e bem-educados, alguns falando inglês tão fluentemente como nós próprios, embora a maioria jamais tenha atravessado a barra de Rio Grande. (...) Há dois bancos na cidade, o da firma Mauá & Co., que tem filiais por todo o Brasil e no Rio da Prata, e o Londrino e Brasileiro, estabelecido há quatro anos. Há muitos capitalistas ricos, e o dinheiro é considerado tão barato como no Rio da Prata; a moeda corrente é quase exclusivamente o papel-moeda, com um desconto de 10%, o que pode ser considerado como taxa fixa. O juro é de cerca de 12% ao ano, mas muitos preferem as construções como investimento.

A cidade melhorará muito quando possuir suprimentos de água e gás. Os empreiteiros Upward e Illingworth, que chegaram aqui há quatro meses representando a *São Pedro Brazilian Gás Company*, tomaram as providências preliminares com a costumeira presteza de nossos conterrâneos, e hoje ao meio-dia as ruas na frente da Alfândega foram abertas para serem colocados os primeiros canos. As autoridades municipais e de outras áreas estiveram presentes, além de um grande número de cidadãos, os editores dos jornais locais e os principais ingleses e alemães aqui residentes. O general Salustiano, o coronel Rangel e os oficiais do Estado-Maior da Guarnição vestiam o uniforme de gala, o 7º Batalhão da Linha formava a guarda de honra, e a banda militar tocava árias nacionais.

Um subempreiteiro irlandês, com uma turma de trabalhadores, depositou os canos, e o sr. Upward, adiantando-se um pouco,

apresentou um martelo de prata ao sr. Francisco José Cunha, prefeito da cidade, que, após ter dado duas pancadas nos canos, declarou as obras devidamente iniciadas. O sr. Upward dirigiu-se ao prefeito, em inglês, nos seguintes termos: 'Muito respeitável prefeito e conselheiros da cidade de Rio Grande, dignos representantes desta próspera população, venho em nome da *São Pedro Brazilian Company* congratular-me convosco nesta feliz ocasião em que são lançados à terra os primeiros canos destinados à iluminação à gás de vossa cidade. Confio que muito em breve vossas ruas, praças e edifícios estarão iluminados, e que este grande melhoramento será, como tem sido em toda parte, o precursor de outros meios de conforto e progresso que assegurarão a prosperidade e o adiantamento de Rio Grande. Os diretores não pouparão esforços neste particular, e contam com a decidida assistência do Governo Brasileiro'. O prefeito respondeu: 'Ilustre senhor Upward, saúdo-vos como o mais distinguido engenheiro da *São Pedro Gás Company*. O Conselho da cidade aceita com prazer vossa solicitação de auxílio na inauguração destas obras, que serão realizadas sob sua hábil direção, e todos os meus concidadãos alegram-se comigo ante a perspectiva de tão grande melhoramento com a iluminação a gás de nossa cidade. Que a Providência Divina proteja a Companhia e derrame suas melhores bênçãos sobre esta cidade!'. Aclamações de 'Viva D. Pedro!', 'Viva o Brasil', 'Viva a Companhia Inglesa' etc., cortaram o ar, junto com foguetes e acordes de música marcial, enquanto a reunião se dissolvia. Alguns ingleses observaram que era extremamente cômico ver tantos guarda-chuvas num dia de sol tão bonito; mas o calor já é suficiente para justificar o uso de tais abrigos.

À tarde o sr. Upward embarcou para o Rio de Janeiro no *Camões* a caminho da Europa, e foi levado a bordo pelos cidadãos mais importantes da cidade, o cônsul Callendar e outros. Tive a ocasião de conhecer o cônsul, que é muito estimado pelos nativos e pela maioria dos residentes estrangeiros. A cidade de Rio Grande tem poucas atrações para um visitante despreocupado, mas é o principal empório comercial da região. Disseram-me que Porto Alegre, a 20 horas ou 180 milhas pela lagoa, é um paraíso terrestre no centro do mais aprazível cenário; tem mais população que esta cidade e é a residência das principais autoridades, bem como de inúmeros comerciantes alemães. Antes de encerrar as minhas notas sobre Rio Grande, gostaria de observar que o lugar é de saúde proverbial. Domingo passado visitei o cemitério dos ingleses e dos nativos, e, por acaso, encontrei o escrivão da cidade, o sr. Sá, um cavalheiro polido que fala com perfeição o inglês e me garantiu que muitas vezes se passam um ou dois dias sem

nenhum enterro, embora a média de mortalidade para uma população de 17.000 habitantes devesse ser de cerca de 12 por semana. Os únicos nomes ingleses que encontrei foram o do sr. Messiter, que faleceu em 1860 com a idade de 68 anos, e o do sr. Wm. M'Crae, falecido em 1862 com 39 anos. Ambos os cemitérios são muito bem cuidados.

O lado da cidade que dá para o interior é protegido por uma forte muralha com bastiões e meias-luas cortadas por dois portões, mas em alguns lugares a areia subiu até o nível do parapeito. Guaraxains cavaram tocas na areia e ali vivem. Voltando do cemitério, passa-se por um quartel de 300 cavalarianos e pelo Hospital da Beneficência Portuguesa. O Hospital de Caridade, ou hospital da cidade, é uma estrutura maciça à beira d'água, sobre que já falei. Há três escolas públicas e três particulares, mas muitos mandam seus filhos para serem educados no Rio de Janeiro ou em outros lugares.

Os estrangeiros que vêm a Rio Grande deveriam procurar obter, como seu melhor passaporte, uma carta de apresentação aos srs. Proudfoot & Co., pois, sob a proteção do sr. Crawford, nunca lhes faltará qualquer informação ou assistência”.

DE RIO GRANDE A PORTO ALEGRE

Viagens de navios a vapor da cidade do Rio Grande até Porto Alegre; o olhar dos navegantes ao passarem pela Ilha dos Marinheiros e por São José do Norte; a propriedade de um empresário escocês no Arraial; visões da água e da terra nos arredores de Rio Grande na segunda metade do século XIX, são as impressões deixadas pelo irlandês Michael Mulhall. São descrições de lugares que pararam no tempo, como o Arraial, e de lugares que superaram as visões otimistas do autor, cujo momento histórico era de expansão de capitais da Europa para a América do Sul.

“O imenso mar interior conhecido como Lagoa dos Patos, com quase 200 milhas de extensão, é navegado por inúmeros vapores que ligam Rio Grande, Pelotas, Porto Alegre, Jaguarão e outros portos do interior. O comércio principal é feito entre Rio Grande e Porto Alegre por 3 linhas de vapores que permitem um tráfego bi-semanal. Reservei minha passagem no Guaíba, o melhor navio dessas linhas. Éramos mais de 40 passageiros na primeira classe e as acomodações eram admiráveis, mas o preço (25 mil-réis ou 50 shillings) pareceu-me elevado demais, e não me surpreendo quando dizem que a empresa já deu um excelente dividendo. As máquinas funcionam com o sistema combinado de alta e baixa pressão, queimando apenas cerca de quatro

toneladas de carvão por dia. Deixamos o ancoradouro do trapiche da companhia às 12 horas em ponto, e quando viramos para o norte por uma rota cheia de meandros para evitar os bancos de areia, começou a cair uma chuvinha fria que, juntamente com a brisa do mar, serviu para refrescar a atmosfera.

Na praia que fica ao norte, bem na frente de Rio Grande, está a fazenda do Coqueruto (Cocuruto), do sr. Proudfoot, onde ele fez várias tentativas para plantar algodão há uns sete ou oito anos, preparando considerável gleba de terra e montando máquinas e aparelhos adequados; mas, embora o solo parecesse apropriado e as plantas medrassem saudáveis e vigorosas, seus frutos não amadureciam na estação adequada e o plano teve de ser abandonado. A fazenda é hoje utilizada para prover o mercado e é dirigida por um escocês.

O sr. Proudfoot tem mais duas fazendas nos arredores; de fato, para qualquer lado que se olhe, vêem-se sinais evidentes da energia e dos empreendimentos desse grande homem, um dos primeiros estrangeiros a desenvolver os recursos desta parte do Brasil, e que, mesmo agora, quando goza os frutos de uma principesca fortuna nas colinas de sua Escócia natal, tem sua atenção tão voltada para o progresso desta terra, que todos os anos toma parte em novas empresas de navios a vapor, telégrafos, estradas de ferro, gás etc., para utilizá-las na sua marcha para o desenvolvimento.

O desolado lugarejo de São José do Norte, na frente do porto de Rio Grande, está quase soterrado pelos cômoros de areia, e os barcos a vela fazem a travessia até lá em meia hora. Passamos suficientemente perto para verificar que a maioria das casas parecem desocupadas, exceto algumas na praia, uma das quais ostenta o título *English Ship Store*. Vê-se uma igreja de tamanho apreciável ao fundo, mas receio que algum dia um deslocamento de areia destrua o local. Um dos passageiros observou que estas areias, com suas casas brancas, lhe lembraram o Suez, que é talvez o lugar mais inóspito do mundo; entretanto, disseram-me que a meia hora de São José encontra-se uma região aprazível, onde há muita caça e, aqui e acolá, chácaras e quintas. Depois de passar por um farol e algumas casas pequenas, entramos na Lagoa dos Patos e vimos um magnífico lençol d'água, sem outra terra no horizonte que as serras de Pelotas. (...) Retornando de São Leopoldo a Porto Alegre, parei alguns dias nesta última cidade e obtive do Governo uma brochura publicada na Província por um engenheiro chamado Camargo, com muitas informações gerais e dados estatísticos. Como tivesse vontade de visitar Pelotas, comprei uma passagem no *Guaíba* para Rio Grande. A noite foi tão agitada sobre o lago, que quase todos os passageiros tiveram enjôos”.

DO ARRAIAL AO SÃO GONÇALO

A parte final da transcrição dos registros do irlandês Michael Mulhall quando de sua estadia em Rio Grande e cercanias é um interessante relato, ao mesmo tempo dramático e cômico, que assinalou a passagem do autor entre a localidade do Povo Novo e o São Gonçalo. Os personagens, a força da natureza, a interrupção da viagem junto ao canal e as dificuldades para sua travessia nos sugerem uma conjuntura nada propícia para o deslocamento terrestre entre Rio Grande e Pelotas no século XIX. Fatos reais numa linguagem que prende o leitor até a última linha, e que acentua a pena de um cronista dotado de habilidade literária.

“Depois de um dia de descanso em Rio Grande, parti com o sr. Crawford e seu cunhado numa baleeira para Arraial, e, após três horas de viagem, ancoramos na frente da fazenda do sr. Crawford. O único incidente na viagem foi termos atirado nuns cisnes negros, que se agrupavam aos milhares na costa oposta à Ilha dos Marinheiros. Infelizmente não foi possível pegar os que matamos, porque as águas estavam tão agitadas, e um vento forte impelia nossas velas com tanta energia, que o barco ficou quase incontrolável e às vezes ameaçou virar. Nossos marinheiros eram dois portugueses bem-humorados e peritos na profissão. Como o vento estivesse favorável, quase não alteramos nossa rota durante todo o percurso, permanecendo a uma distância quase igual dos baixios arenosos das praias da Lagoa e da verdejante costa da Ilha dos Marinheiros, na qual podiam se ver algumas belas casas de fazendas. A costa de Rio Grande até o Arraial é uma sucessão de dunas, durante 20 milhas, sem um sinal de vida animal ou vegetal; a viagem a cavalo é tão difícil que a baleeira é o meio de transporte mais utilizado. Ao lado do local onde ancoramos, fica a fazenda do sr. Brum, que dizem ser descendente de um colono inglês, possivelmente chamado Brown. A casa da fazenda é confortável e o dono é considerado um velho *gentleman* de muito valor. Enquanto os marinheiros atravessavam com dificuldade os baixios, a fim de nos transferirem para um bote menor, uma carroça apareceu na praia, e José (pois era o jardineiro do sr. Crawford) entrou com ela na água, levando-nos para a terra no seu veículo longo e estreito, como os que se vêem nas colônias alemãs. Depois de chegar à terra firme, encontramos o velho sr. Brum a cavalo: um ancião robusto para os seus oitenta anos. Um caminho encantador, que me recordou a tranqüila paisagem dos campos da Inglaterra, com os galhos das árvores formando arcos e uma ou duas casinhas de cada lado, nos levou até a

mansão de Arraial, construída no estilo brasileiro.

Um lance de escada conduz a uma espaçosa sala, quase um salão de baile, de onde se abrem as portas dos quartos à direita e à esquerda. O porão é usado como adega ou outro tipo de depósito. O sr. Crawford comprou este local há poucos anos pela insignificante soma de 500 libras. Há 40 acres de campo, metade do qual está plantado com árvores frutíferas. No ano passado, o jardim produziu 100.000 laranjas. Um majestoso pinheiro, no centro do terreno, pode ser escalado por uma escada, e de seus ramos podem ser apreciadas lindas vistas da região, sendo possível ver claramente a cidade de Rio Grande. Depois da janta, passeamos pelo pomar, onde se encontram macieiras inglesas e parreiras de Montevideu entre as frutas tropicais do Brasil. Este local tem quase cinquenta anos, tendo sido construído por um rico comerciante de Rio Grande para um irmão que havia perdido a razão. A projetada estrada de ferro de Rio Grande a Pelotas deverá passar por aqui, ficando Arraial a apenas meia hora de distância de Rio Grande. Um delicioso subúrbio de residências de campo poderia ser estabelecido no meio destes encantadores campos e plantações. Entrementes, o sr. Crawford pretende comprar na Inglaterra um iate a vapor, que o levará a Rio Grande numa hora (15 milhas), possibilitando-o a residir no Arraial sempre que quiser.

O sol estava se pondo quando chegamos à parte mais elevada do terreno, nos limites da propriedade, de onde se vêem o vasto lago e as matas e arbustos intermediários. Esta faixa de campina seria muito apropriada para um certo número de escritórios comerciais, e o sr. Crawford alimenta a esperança de vender com vantagem o terreno logo que a estrada de ferro for construída. Atualmente, só vem ao Arraial para passar um mês no verão, deixando a propriedade durante todo o resto do ano aos cuidados de um capataz português chamado José, que se casou em data recente com uma linda moça irlandesa, filha de um dos colonos de Pelotas. A sra. de José conserva a casa em magnífica ordem. Nasceu em Pelotas, mas fala inglês tão bem, como seu marido, o português.

O programa para amanhã é o seguinte: como o sr. Crawford tem de voltar a Rio Grande, seu cunhado e eu devemos partir ao amanhecer para Povo Novo e Pelotas, levando um guia nativo que trará de volta os cavalos, pois devemos voltar a Rio Grande por vapor. Surdos ribombos de trovões introduziram a manhã, e uma nuvem negra ao norte pressagiava tempestade. Mas os cavalos já estavam selados e resolvemos correr o risco, embora o sr. Crawford nos aconselhasse adiar a viagem para o dia seguinte. Uma hora de viagem sobre areias soltas fatigou-nos muito. A paisagem era monótona e sem interesse,

vendo-se raramente uma casa ou algum gado. Quando o sol saiu, vimos na nossa frente um mato, que nosso guia apontou, dizendo: Lá está Povo Novo!

Quando chegamos à vila, esta não parecia habitada. Passamos por uma longa alameda de árvores, entre as quais se viam ranchos arruinados, dos quais nem mesmo um cachorro apareceu, e fomos até a igreja na praça. A igreja estava fechada, mas na frente havia uma bodega, onde arranjamos um copo de cachaça e uma lata de sardinhas, o que serviu como café da manhã. O dono da bodega queixou-se de que o lugar estava às moscas, e, quando lhe perguntei se havia mais alguém na vila, mencionou um sapateiro, ou melhor, um homem que costumava praticar esse ofício, mas que agora se metera a beber, vendo o estado miserável do lugar. Durante nossa estada de meia hora, não vi nenhum ser vivo na praça ou na igreja, mas o nosso guia me contou um fato terrível que acontecera ali alguns anos atrás. O cura, um padre italiano chamado Jerônimo, foi assassinado nos degraus da igreja, depois de rezar o rosário na quarta-feira de cinzas à tardinha. Houve suspeitas, mas o criminoso nunca foi punido. Embora em decadência, a igreja é um edifício aceitável do século passado. O avô de meu guia foi batizado ali. Contrariamente ao costume nesta região, o cemitério fica junto à igreja, mas não há muito sentido em indagar a respeito da saúde pública neste lúgubre amontoado de ruínas, que tem de modo impróprio o nome de Povo Novo.

A tempestade estava se formando diante de nossos olhos quando saímos do mato para o céu aberto, e nosso guia perdeu as esperanças de chegarmos a Pelotas antes que ela desabasse. A casa do Coronel Carneiro, um brasileiro amável, ficava a algumas milhas a oeste de nossa rota, e propus que fossemos procurar o abrigo hospitaleiro. Mas o guia responde que, se assim fizéssemos, correríamos o risco de não chegar a Pelotas antes de vários dias, porque os arroios do caminho ficariam cheios e intransponíveis. De um ponto elevado pudemos discernir a orla de matos que assinala o curso do rio São Gonçalo, como é chamado o rio de Pelotas. Seguiram-se terrenos pantanosos e ermos, com poucos e afastados ranchos, enquanto o trovão rolava sobre nossas cabeças, e a chuva, como uma nuvem de poeira, descia precipite das colinas atrás de Pelotas. Estava o tempo bastante sombrio e nós arranjamos os nossos ponchos para enfrentar a tempestade iminente. Em certos lugares destes pântanos, tivemos de fazer fila indiana, seguindo cuidadosos os passos de nosso guia, que nos informou que várias pessoas já haviam perdido a vida ali, por terem se enganado nas passagens entre estas lagunas, cujos fundos vêm a ser em geral um barro preto e espesso.

Num lugar, nosso guia parou indeciso, mas logo adotou o expediente dos gaúchos em tais casos: o de forçar algum animal pastando por perto a cruzar a corrente. Tivemos alguma dificuldade em obrigar um terneiro a nos mostrar o passo; este era, na verdade, tão difícil que não me surpreendeu a relutância de nosso vaqueano de quatro patas. Os matos de São Gonçalo estavam a três milhas de distância quando a chuva torrencial caiu. O terreno era tão ruim e irregular que tínhamos de avançar com toda a cautela. Em menos de um quarto de hora, nossos ponchos estavam molhados por completo. O meu era de guanaco, e por erro considerado impermeável. A chuva era de fato tropical e nossos cavalos aos relinchos hesitavam ante sua fúria, enquanto os trovões ribombavam de modo ensurdecedor, os relâmpagos eram tão brilhantes e de tanta beleza que deixavam de infundir terror. Clareou um pouco quando alcançamos o mato, através do qual há trilhas de cavalo em todas as direções, e onde as árvores são tão copadas que apenas poucas gotas de chuva haviam penetrado. Durante meia milha ou mais, essa paisagem de mata não foi interrompida, mas os caminhos eram tão estreitos que só com dificuldade dois cavaleiros poderiam se cruzar.

Um grande potreiro ou campo de pastagem apareceu depois entre o mato e o rio, e pudemos ver embarcações descendo o rio com produtos de Pelotas. As torres da igreja indicavam o local dessa cidade algumas milhas mais acima. Para nossa contrariedade, encontramos uma forte cerca de arame cortando a passagem para a margem do rio, onde se achavam os botes que levavam passageiros para o outro lado. Num lugar, os arames estavam parcialmente cortados, e, com muita dificuldade, conseguimos passar com os cavalos, sem dar atenção ao que o guia nos asseverava, dizendo que o proprietário tinha homens de tocaia para atirar nos transgressores. Uns doze peões, a maioria pretos escravos, estavam trabalhando numa espécie de caminho, da margem do rio até um depósito ali perto. Perguntamos a eles quando poderíamos conseguir um bote, mas eles, muito insolentes, limitaram a sorrir com desprezo, enquanto a chuva caía em catadupas como um dilúvio. O terreno em volta era um lamaçal. Chamamos pelos botes que desciam a correnteza, mas não nos ouviram. Em dado momento, uma canoa da margem oposta cruzou o rio, que tem neste ponto umas 200 jardas de largura; trazia comida para os peões. Depois de muitas negociações, os barqueiros concordaram em nos levar até Pelotas por 10 mil réis (uma libra). Tivemos que nos deitar no fundo da embarcação para evitar que ela virasse, e, ao chegarmos ao meio do rio, sentimos a violenta força da correnteza. Os canoeiros, porém, venceram-na com galhardia e dirigiram-se à outra margem, dizendo que tinham de buscar

alguma coisa nas suas casas. Na margem, encontramos um botequim, onde nos sentimos felizes por conseguir um copo de cachaça, pois as nossas roupas estavam completamente molhadas e pegadas ao corpo.

Deste local à cidade eram cinco milhas, e propus a meu companheiro que fizéssemos o percurso a pé. Mas, como ele estava com um pé pisado, não tivemos outra alternativa. Nosso guia já iniciara a viagem de volta a Arraial antes de cruzarmos o rio. O pobre homem estava tão molhado como nós, e não comera nada durante todo o dia. É incrível como os gaúchos possam fazer tão longas jornadas com o estômago vazio. Quando nos preparávamos para novamente entrar na canoa, um dos homens recusou-se a vir, dizendo que seu companheiro podia dirigi-la sozinho. Compreendemos então que pretendia nos levar até Pelotas com a ajuda de velas. Não adiantou nada insistir sobre o perigo de uma tal viagem, pois, se as canoas já são perigosas quando impulsionadas por remos, com uma vela o risco é dez vezes maior. A chuva ainda caía em torrentes e resolvemos confiar na frágil embarcação com o pensamento de que nem sempre um mergulho no rio nos tornaria mais molhados. O canoeiro, que nos disse ser português, sentou-se na popa com uma das mãos segurando o leme e com a outra manejando a vela, enquanto desviava nossa atenção de quaisquer pensamentos desagradáveis sobre o fundo do rio, apontando na margem a cena de uma grande batalha, em Passo dos Negros, na guerra civil de 1840, e alguns saladeiros. Estes últimos são maiores e mais bem construídos que no Rio da Prata, sendo a cidade de Pelotas o centro dessa indústria no Rio Grande. Mais de meio milhão de bovinos são mortos todos os anos. Às vezes a canoa inclinava-se de modo assustador, quando alguma curva do rio fazia a vela enfunar de maneira um tanto repentina. A correnteza era muito forte e pedi ao canoeiro para viajar perto da margem, pois não era bom nadador. Respondeu que o rio não era muito fundo nos lugares para onde dirigia a embarcação, e acrescentou que ele próprio não sabia dar uma braçada. Neste momento preciso, veio uma lufada de vento que arrancou a vela de sua mão, e, enquanto ela esvoaçava por instantes, fiquei aguardando os acontecimentos com a convicção de que em dois minutos estaríamos agarrados ao fundo do bote. Ele fez uma manobra; o bote estremeceu, deu um pequeno mergulho para frente e prosseguimos alegres e sem outro contratempo, até alcançar um ancoradouro de madeira num lugar cheio de lama, onde saltamos para a praia. A moral desta fastidiosa jornada: evite canoas em geral, mas nunca arrisque sua vida numa canoa com vela!”.

